ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΝΟΜΟΥΣ ΤΟΥ 2004 ΕΩΣ 2021

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | | | | | | | | | | |
| Προοίμιο. Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L 269, 28.7.2021,  σ. 65. | Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «κατ’ εξουσιοδότηση οδηγία (ΕΕ) 2021/1226 της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2020 για την τροποποίηση, με σκοπό την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο, του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις κοινές μεθόδους αξιολόγησης του θορύβου», | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
|  | Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως: | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
| Συνοπτικός τίτλος.  224(Ι) του 2004  31(Ι) του 2006  75(Ι) του 2007  125(Ι) του 2019  147(Ι) του 2021. | 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου Νόμους του 2004 έως 2021 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Αξιολόγησης και Διαχείρισης του Περιβαλλοντικού Θορύβου Νόμοι του 2004 έως 2022. | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
| Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του βασικού νόμου. | 1. Το Παράρτημα ΙΙΙ του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως: | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | | | | |
|  | (α) | | με την αντικατάσταση στην ενότητα 2.1.1. με τίτλο «Δείκτες, εύρος συχνοτήτων και ορισμοί ζωνών συχνοτήτων», του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Οι υπολογισμοί εκτελούνται σε οκταβικές ζώνες ..… W0 Ηχητική ισχύς αναφοράς = 10-12W [watt]» (τρίτη μέχρι εικοστή τρίτη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | «Οι υπολογισμοί εκτελούνται σε οκταβικές ζώνες για τους θορύβους οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και τους βιομηχανικούς θορύβους, εκτός από την ηχητική ισχύ πηγών θορύβου σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, για την οποία χρησιμοποιούνται τριτοκταβικές ζώνες. Για τους θορύβους οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και τους βιομηχανικούς θορύβους, με βάση αυτά τα αποτελέσματα οκταβικών ζωνών, η A-σταθμισμένη μακροπρόθεσμη μέση ηχοστάθμη για την περίοδο της ημέρας, του βραδιάς και της νύχτας, όπως αυτή προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 5 και του Παραρτήματος ΙΙ, υπολογίζεται βάσει της μεθόδου που προβλέπεται στις διατάξεις των ενοτήτων 2.1.2, 2.2, 2.3, 2.4 και 2.5. Για την οδική και σιδηροδρομική κυκλοφορία σε πολεοδομικά συγκροτήματα, η A-σταθμισμένη μακροπρόθεσμη μέση ηχοστάθμη καθορίζεται από τη συμβολή από τα οδικά και σιδηροδρομικά τμήματα, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (β) | | με την τροποποίηση της ενότητας 2.2.1. με τίτλο «Περιγραφή της πηγής» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Αριθμός και θέση ισοδύναμων ηχητικών πηγών» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Στη μέθοδο αυτή, κάθε όχημα ….. …0,05 m πάνω από το οδόστρωμα.» (πρώτη μέχρι τέταρτη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Στο μοντέλο αυτό, κάθε όχημα (κατηγορία 1, 2, 3, 4 και 5) αναπαρίσταται από μία και μόνο σημειακή πηγή που ακτινοβολεί ομοιόμορφα. Η πρώτη ανάκλαση πάνω στο οδόστρωμα αντιμετωπίζεται εμμέσως. Όπως απεικονίζεται στο σχήμα [2.2.α], η εν λόγω σημειακή πηγή τοποθετείται 0,05 m πάνω από το οδόστρωμα.»∙ | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την τροποποίηση της παραγράφου με τίτλο «Εκπομπές ηχητικής ισχύος» ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Ροή της κυκλοφορίας» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Η ταχύτητα vm είναι η αντιπροσωπευτική ….. για την υπό εξέταση κατηγορία οχήματος» (δέκατη τέταρτη γραμμή μέχρι δέκατη έβδομη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | |
|  |  | |  | |  | | «Η ταχύτητα vm είναι η αντιπροσωπευτική ταχύτητα ανά κατηγορία οχήματος: στις περισσότερες περιπτώσεις είναι η χαμηλότερη ταχύτητα εκ των εξής δύο: της μέγιστης νόμιμης ταχύτητας για το υπό εξέταση τμήμα της οδού και της μέγιστης νόμιμης ταχύτητας για την υπό εξέταση κατηγορία του οχήματος.»∙ και | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Μεμονωμένο όχημα» της φράσης «Στη ροή της κυκλοφορίας, θεωρούμε ότι όλα τα οχήματα της κατηγορίας Μ κινούνται με την ίδια ταχύτητα, δηλαδή Vm, τη μέση ταχύτητα της ροής οχημάτων της υπό εξέταση κατηγορίας» (πρώτη και δεύτερη γραμμή), με τη φράση «Στη ροή της κυκλοφορίας, θεωρούμε ότι όλα τα οχήματα της κατηγορίας M κινούνται με την ίδια ταχύτητα, δηλαδή vm.»∙ | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (γ) | | με την τροποποίηση στην ενότητα 2.3.1. με τίτλο «Περιγραφή της πηγής» του Πίνακα [2.3.β] ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την αντικατάσταση στην τρίτη σειρά της τέταρτης στήλης της φράσης «Αποτελεί ένδειξη της “ακουστικής” ακαμψίας», με τη φράση «Αποτελεί ένδειξη της “δυναμικής” ακαμψίας»∙ και | | | | | | |
|  |  | (ii) | | | με την αντικατάσταση στην έκτη σειρά της τέταρτης στήλης του κειμένου  «**H**  Άκαμπτο (800-1 000 MN/m)»,με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | |
|  |  | |  | | «**H**  Σκληρό (800-1 000 MN/m)»∙ | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  | (δ) | | με την τροποποίηση της ενότητας 2.3.2 με τίτλο «Εκπομπές ηχητικής ισχύος» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Ροή της κυκλοφορίας» της φράσης « - **v** είναι η ταχύτητα στο j-οστό τμήμα της τροχιάς για τον τύπο οχήματος **t** και για μέση ταχύτητα αμαξοστοιχίας **s**” (τριακοστή ένατη γραμμή), με τη φράση «— ***v*** είναι η ταχύτητα [km/h] στο *j*-οστό τμήμα της τροχιάς για τον τύπο οχήματος ***t*** και για μέση ταχύτητα αμαξοστοιχίας ***s***»∙ | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση του κειμένου της παραγράφου με τίτλο «Στριγκλίσματα» με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Τα στριγκλίσματα στις στροφές αποτελούν ειδική πηγή, που αφορά μόνο τις στροφές και, ως εκ τούτου, έχουν τοπικό χαρακτήρα. Τα στριγκλίσματα στις στροφές εξαρτώνται γενικά από την καμπυλότητα, τις συνθήκες τριβής, την ταχύτητα της αμαξοστοιχίας, τη γεωμετρία και τη δυναμική του συνόλου “τροχιά-τροχός”. Απαιτείται κατάλληλη περιγραφή, καθώς η πηγή αυτή μπορεί να είναι σημαντική. Σε θέσεις όπου παρατηρούνται στριγκλίσματα, γενικά σε στροφές και αλλαγές τροχιάς, προστίθενται κατάλληλα φάσματα ισχύος υπερβάλλοντος θορύβου στην ισχύ της πηγής. Ο υπερβάλλων θόρυβος μπορεί να αφορά ειδικά κάθε τύπο τροχαίου υλικού, εφόσον ορισμένοι τύποι τροχών και φορείων δύνανται να είναι σημαντικά λιγότερο επιρρεπείς σε στριγκλίσματα σε σύγκριση με άλλους τύπους. Σε περίπτωση που υπάρχουν διαθέσιμες μετρήσεις του υπερβάλλοντος θορύβου που λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τον στοχαστικό χαρακτήρα του θορύβου στριγκλίσματος, μπορούν να χρησιμοποιηθούν. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμες κατάλληλες μετρήσεις, μπορεί να εφαρμοστεί μια απλή προσέγγιση. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, ο θόρυβος στριγκλίσματος υπολογίζεται με την προσθήκη των ακόλουθων υπερβαλλουσών τιμών στα φάσματα ηχητικής ισχύος του θορύβου κύλισης για όλες τις συχνότητες. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | | Αμαξοστοιχία | 5 dB για στροφές με 300 m < R ≤ 500 m και ltrack ≥ 50 m  8 dB για στροφές με R ≤ 300m και ltrack ≥ 50 m  8 dB για αλλαγές τροχιάς με R ≤ 300 m  0 dB σε διαφορετική περίπτωση | | Τραμ | 5 dB για στροφές και αλλαγές τροχιάς με R ≤ 200 m  0 dB σε διαφορετική περίπτωση | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | όπου ltrack είναι το μήκος τροχιάς κατά μήκος της στροφής και R είναι η ακτίνα της στροφής. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | H δυνατότητα εφαρμογής των εν λόγω φασμάτων ηχητικής ισχύος ή υπερβαλλουσών τιμών υποβάλλεται κανονικά σε επιτόπια επαλήθευση, ιδίως για το τραμ και για θέσεις όπου οι στροφές ή οι αλλαγές τροχιάς αντιμετωπίζονται με μέτρα κατά του θορύβου στριγκλίσματος.»∙ | | | | | | |
|  |  | | (iii) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Κατευθυντικότητα πηγής» της φράσης που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Η κάθετη κατευθυντικότητα… <π/2 ως εξής:» (έκτη και έβδομη γραμμή) και του τύπου (2.3.16), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Ο θόρυβος από γέφυρες μοντελοποιείται στην πηγή A (h = 1), για την οποία θεωρείται ότι η κατευθυντικότητα είναι προς όλες τις κατευθύνσεις (omni-directionality). | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | *Η κάθετη κατευθυντικότητα ΔLW,dir,ver,i* σε dB δίνεται στο κάθετο επίπεδο για πηγή Α (h = 1), ως συνάρτηση της κεντρικής ζώνης συχνοτήτων *fc,i*κάθε *i*-οστής ζώνης συχνοτήτων, και- | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | | για 0 < ψ < π/2 ως εξής:  για - π/2 < ψ <=0 ως εξής: | (2.3.16) |   »∙ | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ε) | | με την αντικατάσταση στην ενότητα 2.3.3. με τίτλο «Πρόσθετες επιδράσεις» του κειμένου της παραγράφου με τίτλο «Διόρθωση για δομική ακτινοβολία (γέφυρες και κοιλαδογέφυρες)», με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | «Διόρθωση για δομική ακτινοβολία (γέφυρες και κοιλαδογέφυρες και κοιλαδογέφυρες) | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που το υπό εξέταση τμήμα της τροχιάς βρίσκεται σε γέφυρα, είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη ο πρόσθετος θόρυβος που παράγεται από τους κραδασμούς της γέφυρας λόγω της διέγερσης που προκαλεί η παρουσία της αμαξοστοιχίας. Ο θόρυβος της γέφυρας μοντελοποιείται ως πρόσθετη πηγή, της οποίας η ηχητική ισχύς ανά όχημα δίνεται από τον τύπο:   |  |  | | --- | --- | |  | (2.3.18) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου *LH,*bridge*,i* είναι η συνάρτηση μετάδοσης της γέφυρας. Ο θόρυβος της γέφυρας *LW,0,*bridge*,i* αναπαριστά μόνο τον ήχο που ακτινοβολείται από τη δομή της γέφυρας. Ο θόρυβος κύλισης του οχήματος επί της γέφυρας υπολογίζεται βάσει των εξισώσεων 2.3.8 έως 2.3.10, με την επιλογή της συνάρτησης μετάδοσης τροχιάς που αντιστοιχεί στο σύστημα τροχιάς που υπάρχει στη γέφυρα. Τα πετάσματα στα άκρα της γέφυρας γενικά δεν λαμβάνονται υπόψη.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (στ) | | με την τροποποίηση της ενότητας 2.4.1. με τίτλο «Περιγραφή της πηγής» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την αντικατάσταση στην υποπαράγραφο με τίτλο «Γενικά» της παραγράφου με τίτλο «Εκπομπές ηχητικής ισχύος» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «⎯ γραμμικές πηγές που αναπαριστούν κινούμενα οχήματα …» και τελειώνει με τη φράση «.. σε dB υπολογίζεται ως εξής:» (δέκατη έκτη γραμμή μέχρι εικοστή πρώτη γραμμή) και του τύπου (2.4.1), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «— | | γραμμικές πηγές που αναπαριστούν κινούμενα οχήματα και υπολογίζονται σύμφωνα με τον τύπο (2.2.1)»∙ και | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την αναρίθμηση του τύπου «(2.4.2)» σε «(2.4.1)»∙ | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ζ) | | με την αντικατάσταση στην ενότητα 2.5.1. με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής και εφαρμογή της μεθόδου» της φράσης «Τα μη πλήρη καλύμματα και τα εμπόδια με κλίση, κατά τη μοντελοποίηση, άνω των 15° σε σχέση με την κάθετο είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας μεθόδου υπολογισμού.» (εικοστή δεύτερη και εικοστή τρίτη γραμμή) με τη φράση «Αντικείμενα με κλίση άνω των δεκαπέντε μοιρών (15°) σε σχέση με την κάθετο δεν θεωρούνται ανακλαστήρες, αλλά λαμβάνονται υπόψη σε όλες τις άλλες πτυχές της διάδοσης, όπως οι επιδράσεις του εδάφους και η περίθλαση.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (η) | | με την τροποποίηση της ενότητας 2.5.5. με τίτλο «Διαδικασία υπολογισμού» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Ηχοστάθμη υπό ευνοϊκές συνθήκες (LF) για μια διαδρομή (S,R)» του τύπου (2.5.6), με τον ακόλουθο τύπο:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | |  |  | | --- | --- | | « | (2.5.6)» |   και∙ | | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Μακροπρόθεσμη ηχοστάθμη στο σημείο R σε ντεσιμπέλ A (dBA)» της φράσης «όπου i είναι ο δείκτης της ζώνης συχνοτήτων. AWC είναι η Α-σταθμισμένη διόρθωση σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο IEC 61672-1:2003.» (τρίτη και τέταρτη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «όπου *i* είναι ο δείκτης της ζώνης συχνοτήτων. *AWC* είναι η Α-σταθμισμένη διόρθωση ως εξής: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Συχνότητα [Hz] | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 | | AWCf,I [dB] | -26,2 | -16,1 | -8,6 | -3,2 | 0 | 1,2 | 1,0 | -1,1 |   »∙ | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (θ) | | με την τροποποίηση της ενότητας 2.5.6. με τίτλο «Υπολογισμός της διάδοσης του θορύβου για οδικές, σιδηροδρομικές, βιομηχανικές πηγές» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | με την προσθήκη στην παράγραφο με τίτλο «Ακουστικός χαρακτηρισμός εδάφους», αμέσως μετά το σχήμα 2.5.β, του ακόλουθου νέου κειμένου: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Οι αποστάσεις *dn* καθορίζονται από δισδιάστατη προβολή στο οριζόντιο επίπεδο.»∙ | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την τροποποίηση της παραγράφου με τίτλο «Υπολογισμός υπό ευνοϊκές συνθήκες» ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | με την αντικατάσταση της φράσης που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Στην εξίσωση 2.5.15 (*Aground,H’*) ..… αντίστοιχα, όπου» (τέταρτη και πέμπτη γραμμή), με τη φράση «Στην εξίσωση 2.5.15 (*Aground,H*) τα ύψη *zs* και *zr* αντικαθίστανται από τα *zs +δzs + δzT*και *zr +δ zr + δzT*, αντίστοιχα, όπου»∙ και | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «Το κατώτατο όριο της *Aground,F* εξαρτάται από τη γεωμετρία της διαδρομής:» (ένατη γραμμή), με τη φράση «Το κατώτατο όριο της *Aground,F* (υπολογιζόμενο χωρίς τροποποιημένα ύψη)εξαρτάται από τη γεωμετρία της διαδρομής:»∙ | | | | |
|  |  | | (iii) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Περίθλαση» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Στην πράξη, για κάθε κεντρική συχνότητα …..όσο και για πολλαπλή περίθλαση» (τέταρτη γραμμή μέχρι ένατη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Στην πράξη, οι ακόλουθες προδιαγραφές λαμβάνονται υπόψη στο μοναδικό κατακόρυφο επίπεδο που περιέχει τόσο την πηγή όσο και τον δέκτη (επιπεδοποιημένο κινεζικό παραβάν, στην περίπτωση διαδρομής που περιλαμβάνει ανακλάσεις). Η απευθείας ακτίνα από την πηγή στον δέκτη είναι ευθεία γραμμή υπό ομοιογενείς συνθήκες διάδοσης και καμπύλη γραμμή (τόξο με ακτίνα ανάλογα με το μήκος της ευθείας ακτίνας) υπό ευνοϊκές συνθήκες διάδοσης. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Σε περίπτωση που στην απευθείας ακτίνα δεν παρεμβάλλονται εμπόδια, αναζητείται το άκρο D που παράγει τη μεγαλύτερη διαφορά μήκους διαδρομής δ (η μικρότερη απόλυτη τιμή, δεδομένου ότι οι εν λόγω διαφορές μήκους διαδρομής έχουν αρνητικές τιμές). Η περίθλαση λαμβάνεται υπόψη σε περίπτωση που- | | | | | | |
|  |  | |  | | * αυτή η διαφορά μήκους διαδρομής είναι μεγαλύτερη από -λ/20, και * πληρούται το «κριτήριο Rayleigh». | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Αυτό συμβαίνει, σε περίπτωση που η δ είναι μεγαλύτερη από λ/4 – δ\*, όπου δ\* είναι η διαφορά μήκους διαδρομής που υπολογίζεται με το ίδιο άκρο D, αλλά σε σχέση με το είδωλο πηγής S\* που υπολογίζεται με το μέσο επίπεδο του εδάφους στην πλευρά της πηγής και το είδωλο δέκτη R\* που υπολογίζεται με το μέσο επίπεδο του εδάφους στην πλευρά του δέκτη. Για τον υπολογισμό της δ\* λαμβάνονται υπόψη μόνο τα σημεία S\*, D και R\* και δεν λαμβάνονται υπόψη άλλα άκρα που εμποδίζουν τη διαδρομή S\*->D->R\*. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Για τους ανωτέρω σκοπούς, το μήκος κύματος λ υπολογίζεται βάσει της ονομαστικής κεντρικής συχνότητας και ταχύτητας του ήχου 340 m/s. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Σε περίπτωση που πληρούνται αυτές οι δύο (2) προϋποθέσεις, το άκρο D χωρίζει την πλευρά της πηγής από την πλευρά του δέκτη, υπολογίζονται δύο (2) χωριστά μέσα επίπεδα εδάφους και η Adif υπολογίζεται όπως περιγράφεται στο υπόλοιπο τμήμα αυτού του μέρους. Διαφορετικά, για τη συγκεκριμένη διαδρομή δεν εξετάζεται η εξασθένηση λόγω περίθλασης, υπολογίζεται κοινό μέσο επίπεδο εδάφους για τη διαδρομή S -> R και η Aground υπολογίζεται χωρίς περίθλαση (Adif = 0 dB). Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται τόσο υπό ομοιογενείς όσο και υπό ευνοϊκές συνθήκες.»∙ | | | | | | |
|  |  | | (iv) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Αμιγής περίθλαση» της φράσης που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Για πολλαπλή περίθλαση … αυτός ορίζεται από τον τύπο» (δέκατη έως δωδέκατη γραμμή» και του τύπου (2.5.23), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Για πολλαπλή περίθλαση, αν e είναι η συνολική απόσταση του μήκους της διαδρομής μεταξύ του πρώτου και του τελευταίου σημείου περίθλασης (χρησιμοποιούνται καμπύλες ακτίνες σε περίπτωση ευνοϊκών συνθηκών) και, αν η e υπερβαίνει τα 0,3 m (αλλιώς C″ = 1), ο συντελεστής αυτός ορίζεται από τον εξής τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.23) |   »∙ | | | | | | |
|  |  | | (v) | | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Ομοιογενείς συνθήκες» του σχήματος 2.5.δ, με το ακόλουθο σχήμα: | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | | (vi) | | με την τροποποίηση της παραγράφου με τίτλο «Ευνοϊκές συνθήκες» ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | με την αντικατάσταση κάτω από το σχήμα (2.5.ε) της φράσης «Υπό ευνοϊκές συνθήκες, θεωρείται ότι οι τρεις καμπύλες ηχητικές ακτίνες SO, OR και SR έχουν την ίδια ακτίνα καμπυλότητας Γ, που ορίζεται από τον τύπο:» (πρώτη και δεύτερη γραμμή) καθώς και του τύπου (2.5.24), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | |
|  |  | |  | |  | | «Υπό ευνοϊκές συνθήκες, οι τρεις (3) καμπύλες ηχητικές ακτίνες Image 4, Image 5 και Image 6 έχουν την ίδια ακτίνα καμπυλότητας Γ, που ορίζεται από τον εξής τύπο: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.24) | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | Όπου το *d* ορίζεται από την τρισδιάστατη απόσταση μεταξύ της πηγής και του δέκτη στη διαδρομή σε ευθεία γραμμή.»∙ και | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | με την αντικατάσταση του κειμένου που αρχίζει με τον τύπο (2.5.28) και τελειώνει με τον τύπο (2.5.29), συμπεριλαμβανομένων και των δύο τύπων, με το ακόλουθο κείμενο: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.28) |   « | | | | |
|  |  | |  | |  | | Υπό ευνοϊκές συνθήκες, η διαδρομή διάδοσης στο κατακόρυφο επίπεδο διάδοσης αποτελείται πάντοτε από τμήματα κύκλων, η ακτίνα των οποίων δίνεται από την τρισδιάστατη απόσταση μεταξύ της πηγής και του δέκτη, δηλαδή όλα τα τμήματα της διαδρομής διάδοσης έχουν την ίδια ακτίνα καμπυλότητας. Σε περίπτωση που στο απευθείας τόξο που συνδέει την πηγή και τον δέκτη παρεμβάλλονται εμπόδια, η διαδρομή διάδοσης ορίζεται ως ο μικρότερος κυρτός συνδυασμός των τόξων που περιβάλλουν όλα τα εμπόδια. «Κυρτός» σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει ότι σε κάθε σημείο περίθλασης, το τμήμα της εξερχόμενης ακτίνας εκτρέπεται προς τα κάτω σε σχέση με το τμήμα της εισερχόμενης ακτίνας. | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | Σχήμα 2.5.στ  **Παράδειγμα υπολογισμού της διαφοράς διαδρομής υπό ευνοϊκές συνθήκες, σε περίπτωση πολλαπλών περιθλάσεων** | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | Στο σενάριο που απεικονίζεται στο σχήμα 2.5.στ, η διαφορά διαδρομής είναι η εξής: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.29) |   »∙ | | | | |
|  |  | | (vii) | | με την αντικατάσταση του κειμένου των παραγράφων με τίτλο «Υπολογισμός του όρου ∆ground(S,O)» και με τίτλο «Υπολογισμός του όρου ∆ground(O,R)», με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Υπολογισμός του όρου Δground(S,O) | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.31) | | | | | | | |
|  |  | |  | | όπου | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | * *Aground(S,O)* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην επίδραση του εδάφους μεταξύ της πηγής *S* και του σημείου περίθλασης *O*. Ο όρος αυτός υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα περί υπολογισμών υπό ομοιογενείς συνθήκες και στην προηγούμενη ενότητα περί υπολογισμών υπό ευνοϊκές συνθήκες, με τις εξής παραδοχές: * zr=zo,s· * Το *Gpath* υπολογίζεται μεταξύ της *S* και του *O*   Υπό ομοιογενείς συνθήκες: = *G*'*path* στην εξίσωση (2.5.17), = *G*'*path* στην εξίσωση (2.5.18).  Υπό ευνοϊκές συνθήκες: = *Gpath* στην εξίσωση (2.5.17), = *G*'*path* στην εξίσωση (2.5.20).   * ∆*dif(S',R)* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην περίθλαση μεταξύ της πηγής της εικόνας *S′* και του *R*, η οποία υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα περί *αμιγούς περίθλασης* * ∆*dif(S,R)* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην περίθλαση μεταξύ της *S* και του *R*, η οποία υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα περί *αμιγούς περίθλασης*. | | | | | | | |
|  |  | |  | | Στην ειδική περίπτωση όπου η πηγή βρίσκεται κάτω από το μέσο επίπεδο του εδάφους:  ∆*dif(S,R)=* ∆*dif(S',R)* και | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | Υπολογισμός του όρου ∆ground(O,R) | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.32) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | όπου   * *Aground (O,R)* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην επίδραση του εδάφους μεταξύ του σημείου περίθλασης *O* και του δέκτη *R*. Ο όρος αυτός υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη υποενότητα περί υπολογισμού υπό ομοιογενείς συνθήκες και στην προηγούμενη υποενότητα περί υπολογισμού υπό ευνοϊκές συνθήκες, με τις εξής παραδοχές: * *z*s = *z*o,r * Το *Gpath* υπολογίζεται μεταξύ του *O* και του *R*.   Δεν χρειάζεται να ληφθεί υπόψη εν προκειμένω η διόρθωση του *G*'*path*, εφόσον η υπό εξέταση πηγή είναι το σημείο περίθλασης. Ως εκ τούτου, το *Gpath* χρησιμοποιείται όντως για τον υπολογισμό των επιδράσεων του εδάφους, συμπεριλαμβανομένου του όρου του κατώτερου ορίου της εξίσωσης που καθίσταται -3(1- *Gpath*).  Υπό ομοιογενείς συνθήκες, =*Gpath* στην εξίσωση (2.5.17) και =*Gpath* στην εξίσωση (2.5.18)  Υπό ευνοϊκές συνθήκες, =*Gpath* στην εξίσωση (2.5.17)και =*Gpath* στην εξίσωση (2.5.20).   * ∆*dif(S,R')* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην περίθλαση μεταξύ της *S* και του δέκτη της εικόνας *R*′, η οποία υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα περί αμιγούς περίθλασης. * ∆*dif(S,R)* είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην περίθλαση μεταξύ της *S* και του *R*, η οποία υπολογίζεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη ενότητα περί αμιγούς περίθλασης.   Στην ειδική περίπτωση όπου ο δέκτης βρίσκεται κάτω από το μέσο επίπεδο του εδάφους:  ∆*dif(S,R’)=* ∆*dif(S,R)* και »∙ | | | | | | |
|  |  | | (viii) | | με την αντικατάσταση του κειμένου της παραγράφου με τίτλο «Σενάρια κάθετων άκρων», με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Η εξίσωση (2.5.21) μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό των περιθλάσεων στα κάθετα άκρα (πλευρικές περιθλάσεις) όταν πρόκειται για βιομηχανικό θόρυβο. Σε αυτή την περίπτωση, λαμβάνεται Adif = Δdif(S,R) και διατηρείται ο όρος Aground. Οι Aatm και Aground υπολογίζονται από το συνολικό μήκος της διαδρομής διάδοσης. Η Adiv εξακολουθεί να υπολογίζεται από την απευθείας απόσταση d. Οι εξισώσεις (2.5.8) και (2.5.6) καθίστανται αντίστοιχα: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.33) | |  |  | |  | (2.5.34) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η *Δdif* χρησιμοποιείται υπό ομοιογενείς συνθήκες στην εξίσωση (2.5.34). | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η πλευρική περίθλαση εξετάζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: | | | | | | |
|  |  | |  | | * Η πηγή είναι πραγματική σημειακή πηγή, που δεν παράγεται με κατάτμηση προεκταθείσας πηγής, όπως γραμμική ή επιφανειακή πηγή. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Η πηγή δεν είναι είδωλο πηγής που δημιουργήθηκε για τον υπολογισμό της ανάκλασης. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Η απευθείας ακτίνα μεταξύ της πηγής και του δέκτη είναι εξολοκλήρου πάνω από το προφίλ του αναγλύφου. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Στο κάθετο επίπεδο που περιέχει την *S* και τον *R*, η διαφορά μήκους διαδρομής δ είναι μεγαλύτερη από μηδεν (0), ήτοι στην απευθείας ακτίνα παρεμβάλλονται εμπόδια. Συνεπώς, σε ορισμένες περιπτώσεις, η πλευρική περίθλαση μπορεί να εξετάζεται υπό ομοιογενείς συνθήκες διάδοσης αλλά όχι υπό ευνοϊκές συνθήκες διάδοσης. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Σε περίπτωση που πληρούνται όλες οι ανωτέρω προϋποθέσεις, λαμβάνονται υπόψη έως και δύο (2) διαδρομές διάδοσης με πλευρική περίθλαση, επιπλέον της διαδρομής διάδοσης με περίθλαση στο κάθετο επίπεδο που περιέχει την πηγή και τον δέκτη. Το πλευρικό επίπεδο ορίζεται ως το επίπεδο που είναι κάθετο προς το κάθετο επίπεδο και περιέχει επίσης την πηγή και τον δέκτη. Τα σημεία τομής με αυτό το πλευρικό επίπεδο δημιουργούνται από όλα τα εμπόδια που διαπερνά η απευθείας ακτίνα από την πηγή στον δέκτη. Στο πλευρικό επίπεδο, η μικρότερη κυρτή σύνδεση μεταξύ πηγής και δέκτη, που αποτελείται από ευθύγραμμα τμήματα και περιλαμβάνει τα εν λόγω σημεία τομής, καθορίζει τα κάθετα άκρα που λαμβάνονται υπόψη κατά τη δημιουργία της διαδρομής διάδοσης με πλευρική περίθλαση. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Για τον υπολογισμό της εξασθένησης εδάφους για μια διαδρομή διάδοσης με πλευρική περίθλαση, το μέσο επίπεδο του εδάφους μεταξύ της πηγής και του δέκτη υπολογίζεται λαμβανομένου υπόψη του προφίλ του εδάφους κάθετα κάτω από τη διαδρομή διάδοσης. Σε περίπτωση που, στην προβολή σε οριζόντιο επίπεδο, η διαδρομή πλευρικής διάδοσης τέμνει την προβολή ενός κτιρίου, αυτό λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό του path (συνήθως με = 0) και τον υπολογισμό του μέσου επιπέδου του εδάφους με το κατακόρυφο ύψος του κτιρίου.»∙ | | | | | | |
|  |  | | (ix) | | με την αντικατάσταση στην υποπαράγραφο με τίτλο «Εξασθένηση μέσω απορρόφησης» της παραγράφου με τίτλο «Ανακλάσεις σε κάθετα εμπόδια» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Ένα εμπόδιο θεωρείται ….. το αντικείμενο δεν λαμβάνεται υπόψη.» (τρίτη μέχρι πέμπτη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Οι επιφάνειες αντικειμένων θεωρούνται ανακλαστήρες μόνον στην περίπτωση που οι κλίσεις τους είναι μικρότερες από δεκαπέντε μοίρες (15°) σε σχέση με την κάθετο. Οι ανακλάσεις εξετάζονται μόνο για διαδρομές στο κάθετο επίπεδο διάδοσης, ήτοι όχι για διαδρομές με πλευρική περίθλαση. Για την προσπίπτουσα και την ανακλώμενη διαδρομή, και με την παραδοχή ότι η ανακλώσα επιφάνεια είναι κάθετη, το σημείο ανάκλασης (το οποίο βρίσκεται στο ανακλαστικό αντικείμενο) δημιουργείται με τη χρήση ευθείων γραμμών υπό ομοιογενείς συνθήκες διάδοσης και καμπύλων γραμμών υπό ευνοϊκές συνθήκες διάδοσης. Το ύψος του ανακλαστήρα, μετρούμενο μέσω του σημείου ανάκλασης και ιδωμένο από τη διεύθυνση της προσπίπτουσας ακτίνας, είναι τουλάχιστον 0,5 m. Μετά την προβολή σε οριζόντιο επίπεδο, το πλάτος του ανακλαστήρα, μετρούμενο μέσω του σημείου ανάκλασης και ιδωμένο από τη διεύθυνση της προσπίπτουσας ακτίνας, είναι τουλάχιστον 0,5 m.»∙ και | | | | | | |
|  |  | | (x) | | με την προσθήκη στο τέλος της υποπαραγράφου με τίτλο «Εξασθένηση λόγω οπισθοπερίθλασης» της παραγράφου με τίτλο «Ανακλάσεις σε κάθετα εμπόδια», του ακόλουθου νέου κειμένου: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Όταν υπάρχει ανακλαστικός ηχητικός φραγμός ή εμπόδιο πλησίον της σιδηροδρομικής τροχιάς, οι ηχητικές ακτίνες από την πηγή ανακλώνται διαδοχικά από το εμπόδιο αυτό και από την πλευρική επιφάνεια του σιδηροδρομικού οχήματος. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ηχητικές ακτίνες διέρχονται μεταξύ του εμποδίου και του αμαξώματος του σιδηροδρομικού οχήματος πριν από την περίθλαση από το άνω άκρο του εμποδίου. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Προκειμένου να ληφθούν υπόψη πολλαπλές ανακλάσεις μεταξύ του σιδηροδρομικού οχήματος και παρακείμενου εμποδίου, υπολογίζεται η ηχητική ισχύς μίας ισοδύναμης πηγής. Κατά τον υπολογισμό αυτό, δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιδράσεις του εδάφους. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Για τον καθορισμό της ηχητικής ισχύος της ισοδύναμης πηγής, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: | | | | | | |
|  |  | |  | | * Η αρχή του συστήματος συντεταγμένων είναι η αριστερή πλευρά της κεφαλής της σιδηροτροχιάς. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Μια πραγματική πηγή βρίσκεται σε S (*ds*=0, *hs*), όπου *hs* είναι το ύψος της πηγής σε σχέση με την κεφαλή της σιδηροτροχιάς. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Το επίπεδο *h* = 0 ορίζει το αμάξωμα των αυτοκινήτων. | | | | | | |
|  |  | |  | | * Ένα κάθετο εμπόδιο με κορυφή B (*dB*, *hb*). | | | | | | |
|  |  | |  | | * Ένας δέκτης που βρίσκεται σε απόσταση *dR* > 0 πίσω από το εμπόδιο, όπου ο R έχει συντεταγμένες (*dB+dR*, *hR*). | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η εσωτερική πλευρά του εμποδίου έχει συντελεστές απορρόφησης ανά οκταβική ζώνη. Το αμάξωμα του σιδηροδρομικού οχήματος έχει ισοδύναμο συντελεστή ανάκλασης *Cref*. Κανονικά, το *Cref* ισούται με 1. Μόνο στην περίπτωση ανοικτών, επίπεδων φορταμαξών μπορεί να χρησιμοποιηθεί τιμή 0. Εάν *dB*>5*hB* ή >0,8, δεν λαμβάνεται υπόψη αλληλεπίδραση αμαξοστοιχίας-φραγμού. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Σε αυτή τη διάταξη, οι πολλαπλές ανακλάσεις μεταξύ του αμαξώματος του σιδηροδρομικού οχήματος και του εμποδίου μπορούν να υπολογιστούν με τη χρήση πηγών εικόνας τοποθετημένων σε , n=0,1,2,..N, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.5.ια. | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Σχήμα 2.5.ια | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η ηχητική ισχύς της ισοδύναμης πηγής εκφράζεται ως εξής: | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.39) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Όπου η ηχητική ισχύς των μερικών πηγών δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Όπου: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | η ηχητική ισχύς της πραγματικής πηγής, | |  | διόρθωση για τη σφαιρική απόκλιση, | |  | διόρθωση για την περίθλαση από την κορυφή του εμποδίου, | |  | διόρθωση για την απορρόφηση στην εσωτερική πλευρά του εμποδίου, | |  | διόρθωση για την ανάκλαση από το αμάξωμα του σιδηροδρομικού οχήματος, | |  | διόρθωση για το πεπερασμένο ύψος του εμποδίου ως ανακλαστήρα, | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η διόρθωση για τη σφαιρική απόκλιση δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.40) | |  |  | |  | (2.5.41) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η διόρθωση για την περίθλαση από την κορυφή του εμποδίου δίνεται από τον τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.42) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Όπου είναι η εξασθένηση που οφείλεται στην περίθλαση, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τον τύπο 2.5.21, όπου , για τη διαδρομή που συνδέει την πηγή με τον δέκτη *R*, λαμβανομένης υπόψη της περίθλασης στην κορυφή του εμποδίου Β: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.43) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η διόρθωση για την απορρόφηση στην εσωτερική πλευρά του εμποδίου δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.44) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η διόρθωση για την ανάκλαση από το αμάξωμα του σιδηροδρομικού οχήματος δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.45) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Η διόρθωση για το πεπερασμένο ύψος του ανακλώμενου εμποδίου λαμβάνεται υπόψη μέσω της οπισθοπερίθλασης. Η διαδρομή της ακτίνας που αντιστοιχεί σε εικόνα της τάξης N > 0 θα ανακλάται «n» φορές από το εμπόδιο. Στη διατομή, οι ανακλάσεις αυτές πραγματοποιούνται σε αποστάσεις | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Όπου ως κορυφές αυτών των ανακλωσών επιφανειών. Σε καθένα από αυτά τα σημεία υπολογίζεται διόρθωση ως εξής: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.46) | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | Όπου η υπολογίζεται για πηγή σε θέση , κορυφή εμποδίου και δέκτη σε θέση *R’*.Η θέση του ισοδύναμου δέκτη *R’* δίνεται από τον τύπο *R’=R* εάν ο δέκτης βρίσκεται πάνω από τη γραμμή οπτικής επαφής από το στο *Β*, διαφορετικά, η θέση του ισοδύναμου δέκτη λαμβάνεται στη γραμμή οπτικής επαφής κάθετα πάνω από τον πραγματικό δέκτη, ήτοι: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.47) |  |  |  | | --- | --- | |  | (2.5.48)»∙ | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ι) | | με την αντικατάσταση της ενότητας 2.7.5. με τίτλο «Θόρυβος και επιδόσεις αεροσκαφών», με την ακόλουθη ενότητα: | | | | | | | | |
|  |  | | «2.7.5    Θόρυβος και επιδόσεις αεροσκαφών | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η βάση δεδομένων ΑΝΡ (Θορύβου και επιδόσεων αεροσκαφών) που περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα Θ περιλαμβάνει συντελεστές επιδόσεων αεροσκαφών και κινητήρων, προφίλ αναχώρησης και προσέγγισης, καθώς και σχέσεις θορύβου - απόστασης (NPD) για σημαντικό ποσοστό πολιτικών αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις από τα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όταν πρόκειται για τύπους ή παραλλαγές αεροσκαφών για τα οποία επί του παρόντος δεν περιλαμβάνονται δεδομένα, αυτά δύνανται να αναπαρίστανται καλύτερα με δεδομένα που ισχύουν για άλλα, συνήθως παρόμοια, αεροσκάφη τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Τα δεδομένα αυτά ελήφθησαν για τον υπολογισμό των ισοθορυβικών καμπυλών για έναν μέσο ή αντιπροσωπευτικό στόλο και μέση ή αντιπροσωπευτική σύνθεση της κυκλοφορίας σε έναν αερολιμένα. Ενδέχεται να μην ενδείκνυνται για την πρόβλεψη των απόλυτων επιπέδων θορύβου ενός μεμονωμένου μοντέλου αεροσκάφους και δεν είναι κατάλληλα για τη σύγκριση των επιδόσεων και των χαρακτηριστικών θορύβου συγκεκριμένων τύπων αεροσκαφών, μοντέλων ή συγκεκριμένου στόλου αεροσκαφών. Αντίθετα, για να προσδιοριστεί ποιοι τύποι αεροσκαφών, μοντέλα ή συγκεκριμένοι στόλοι αεροσκαφών συνεισφέρουν περισσότερο στον θόρυβο, εξετάζονται τα πιστοποιητικά θορύβου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η βάση δεδομένων ANP περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα προεπιλεγμένα προφίλ απογείωσης και προσγείωσης για κάθε τύπο αεροσκάφους που περιλαμβάνεται στον κατάλογο. Εξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής των εν λόγω προφίλ στον υπό εξέταση αερολιμένα και καθορίζονται τα σταθερά σημεία προφίλ ή τα διαδικαστικά βήματα που αντιπροσωπεύουν καλύτερα τις πτητικές λειτουργίες στον συγκεκριμένο αερολιμένα.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ια) | | με την αντικατάσταση του τίτλου της ενότητας 2.7.11, με τον τίτλο «Πλευρική διασπορά ίχνους»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιβ) | | με την προσθήκη στην ενότητα 2.7.12. με τίτλο «Προφίλ πτήσης», αμέσως μετά τη φράση «Το βάρος του αεροσκάφους και η κατάσταση της ατμόσφαιρας συμπεριλαμβάνονται επίσης στις παραμέτρους εισόδου.» (πεντηκοστή τρίτη και πεντηκοστή τέταρτη γραμμή), της φράσης «Η πηγή αεροπορικού θορύβου καταχωρίζεται σε ελάχιστο ύψος 1,0 m (3,3 ft) πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου ή πάνω από τα υψομετρικά επίπεδα του διαδρόμου, ανάλογα με την περίπτωση.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιγ) | | με την αντικατάσταση της ενότητας 2.7.13. με τίτλο «Δημιουργία τμημάτων ίχνους πτήσης», με την ακόλουθη ενότητα: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | «**2.7.13 Δημιουργία τμημάτων ίχνους πτήσης** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Κάθε ίχνος πτήσης ορίζεται βάσει μιας δέσμης συντεταγμένων (κόμβων) και παραμέτρων πτήσης. Το σημείο εκκίνησης καθορίζει τις συντεταγμένες των τμημάτων του ίχνους τροχιάς επί του εδάφους. Στη συνέχεια υπολογίζεται το προφίλ πτήσης, με δεδομένο ότι, για ένα δεδομένο σύνολο διαδικαστικών βημάτων, το προφίλ εξαρτάται από το ίχνος επί του εδάφους. Για παράδειγμα, με την ίδια ώση και ταχύτητα, ο ρυθμός ανόδου του αεροσκάφους είναι μικρότερος στις στροφές από ό,τι σε ευθύγραμμο ίχνος πτήσης. Στη συνέχεια, πραγματοποιείται περαιτέρω κατάτμηση σε υποτμήματα για το αεροσκάφος στον διάδρομο (κύλιση απογείωσης ή προσγείωσης) και για το αεροσκάφος πλησίον του διαδρόμου (αρχική άνοδος ή τελική προσέγγιση). Κατόπιν, τα εναέρια τμήματα με σημαντικά διαφορετικές ταχύτητες στο σημείο έναρξης και στο καταληκτικό σημείο τους υποδιαιρούνται σε υποτμήματα. Οι δισδιάστατες συντεταγμένες των τμημάτων του ίχνους τροχιάς επί του εδάφους (\*) καθορίζονται και συγχωνεύονται με το δισδιάστατο προφίλ πτήσης για τη δημιουργία των τρισδιάστατων τμημάτων ίχνους πτήσης. Τέλος, αφαιρούνται οποιαδήποτε σημεία του ίχνους πτήσης που είναι πολύ κοντά μεταξύ τους. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Προφίλ πτήσης* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Οι παράμετροι περιγραφής κάθε τμήματος του προφίλ πτήσης κατά την έναρξη (δείκτης 1) και κατά το πέρας (δείκτης 2) του τμήματος είναι οι εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | *s1, s2* | η απόσταση κατά μήκος του ίχνους επί του εδάφους, | | *z1, z2* | το ύψος του αεροπλάνου, | | *V1*, *V2* | η ταχύτητα εδάφους, | | *P1*, *P2* | η σχετική με τον θόρυβο παράμετρος ισχύος (που συνδυάζεται με εκείνη για την οποία δεν ορίζονται καμπύλες NPD), και | | ε1, ε 2 | η γωνία κλίσης. | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για τη δημιουργία ενός προφίλ πτήσης βάσει μιας δέσμης διαδικαστικών βημάτων (σύνθεση ίχνους πτήσης), δημιουργούνται τμήματα εν σειρά ώστε να επιτευχθούν οι απαιτούμενες συνθήκες στα καταληκτικά σημεία. Οι παράμετροι του καταληκτικού σημείου για κάθε τμήμα αποτελούν τις παραμέτρους του σημείου έναρξης για το επόμενο τμήμα. Σε κάθε τμήμα οι παράμετροι υπολογισμού είναι γνωστές κατά την έναρξη, ενώ οι απαιτούμενες συνθήκες κατά το πέρας καθορίζονται βάσει του σχετικού διαδικαστικού βήματος. Τα βήματα αυτά καθαυτά ορίζονται είτε βάσει των πρότυπων οδηγιών της ΑΝΡ είτε από τον χρήστη (π.χ. βάσει των εγχειριδίων πτήσης αεροσκάφους). Οι καταληκτικές συνθήκες αφορούν συνήθως το ύψος και την ταχύτητα, ενώ η εργασία δημιουργίας του προφίλ συνίσταται στον καθορισμό της απόστασης ίχνους που καλύπτεται για την επίτευξη αυτών των συνθηκών. Οι μη καθορισμένες παράμετροι καθορίζονται μέσω υπολογισμών των επιδόσεων πτήσης που περιγράφονται στο Προσάρτημα Β. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Εάν το ίχνος επί του εδάφους είναι ευθύγραμμο, τα σημεία του προφίλ και οι σχετικές παράμετροι πτήσης δύνανται να καθοριστούν ανεξάρτητα από το ίχνος επί του εδάφους (η γωνία κλίσης είναι πάντα μηδενική). Ωστόσο, τα ίχνη επί του εδάφους σπανίως είναι ευθύγραμμα. Συνήθως εμπεριέχουν στροφές και, για να επιτευχθούν τα βέλτιστα αποτελέσματα, αυτές λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό του δισδιάστατου προφίλ πτήσης, μέσω κατάτμησης, κατά περίπτωση, των τμημάτων του προφίλ στους κόμβους του ίχνους τροχιάς επί του εδάφους με σκοπό να εισαχθούν μεταβολές στη γωνία κλίσης. Κατά κανόνα, το μήκος του επόμενου τμήματος είναι αρχικά άγνωστο και υπολογίζεται προσωρινά θεωρώντας ότι δεν υπάρχει μεταβολή στη γωνία κλίσης. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί στη συνέχεια ότι το προσωρινό τμήμα διατρέχει έναν ή περισσότερους κόμβους του ίχνους τροχιάς επί του εδάφους, ο πρώτος εκ των οποίων βρίσκεται στο σημείο s, ήτοι *s*, ήτοι *s1* < *s* < *s2*, τότε το τμήμα περικόπτεται στο σημείο s και οι εκεί παράμετροι υπολογίζονται διά παρεμβολής . Αυτές αποτελούν τις παραμέτρους του καταληκτικού σημείου του τρέχοντος τμήματος και τις παραμέτρους του σημείου έναρξης ενός νέου τμήματος, το οποίο εξακολουθεί να έχει τις ίδιες σκοπούμενες καταληκτικές συνθήκες. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κανένα ενδιάμεσο ίχνος επί του εδάφους, το προσωρινό τμήμα επιβεβαιώνεται. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που οι επιδράσεις των στροφών στο προφίλ πτήσης πρόκειται να αγνοηθούν, τότε ακολουθείται η λύση του ενιαίου τμήματος ευθύγραμμης πτήσης, μολονότι διατηρούνται οι σχετικές με τη γωνία κλίσης πληροφορίες για μεταγενέστερη χρήση. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ανεξάρτητα εάν οι επιδράσεις των στροφών μοντελοποιούνται, το κάθε τρισδιάστατο ίχνος πτήσης δημιουργείται μέσω συγχώνευσης του δισδιάστατου προφίλ πτήσης με το δισδιάστατο ίχνος του επί του εδάφους. Το αποτέλεσμα είναι μια δέσμη συντεταγμένων *(x,y,z)* η καθεμιά από τις οποίες αποτελεί είτε κόμβο του κατατμημένου ίχνους επί του εδάφους είτε κόμβο του προφίλ πτήσης είτε συνδυασμό των δύο αυτών, ενώ τα σημεία του προφίλ συνοδεύονται από τις αντίστοιχες τιμές του ύψους *z*, της ταχύτητας εδάφους *V*, της γωνίας κλίσης ε και της ισχύος των κινητήρων *P*. Για σημείο ίχνους *(x,y)* που βρίσκεται μεταξύ των σημείων κατάληξης ενός τμήματος του προφίλ πτήσης, οι παράμετροι του προφίλ παρεμβάλλονται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.3) | |  | (2.7.4) | |  | (2.7.5) | |  | (2.7.6) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου- | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.7) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σημειώνεται ότι, ενώ οι τιμές των *z* και *ε* θεωρείται ότι μεταβάλλονται γραμμικά με την απόσταση, οι τιμές των *V* και *P* θεωρείται ότι μεταβάλλονται γραμμικά με τον χρόνο,ήτοι σταθερή επιτάχυνση (\*\*). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Κατά τον συνδυασμό τμημάτων του προφίλ πτήσης με δεδομένα ραδιοεντοπισμού (*ανάλυση ίχνους πτήσης*), όλες οι αποστάσεις, τα ύψη, οι ταχύτητες και οι γωνίες κλίσης των σημείων κατάληξης καθορίζονται απευθείας βάσει των δεδομένων και μόνο οι ρυθμίσεις ισχύος υπολογίζονται βάσει των εξισώσεων επιδόσεων. Εφόσον δύνανται επίσης να συνδυαστούν κατάλληλα οι συντεταγμένες του ίχνους επί του εδάφους και του προφίλ πτήσης, η διαδικασία είναι απλή. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Κύλιση απογείωσης* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Κατά την απογείωση, καθώς το αεροσκάφος επιταχύνει μεταξύ του σημείου απελευθέρωσης της πέδης, το οποίο διαφορετικά ονομάζεται «σημείο έναρξης κύλισης *(SOR)»,*και του σημείου αποκόλλησης από το έδαφος (lift-off), η ταχύτητα αλλάζει ριζικά κατά μήκος μιας απόστασης από χίλια πεντακόσια μέτρα (1 500 m) έως δύο χιλιάδες πεντακόσια μέτρα (2 500 m), από μηδενική περίπου έως ογδόντα μέτρων ανά δευτερόλεπτο (80 m/s) και εκατόν μέτρων ανά δευτερόλεπτο (100 m/s). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Συνεπώς, η κύλιση απογείωσης υποδιαιρείται σε τμήματα διαφόρων μηκών και στο καθένα από τα τμήματα αυτά η ταχύτητα του αεροσκάφους μεταβάλλεται κατά συγκεκριμένο βήμα ΔVπου δεν υπερβαίνει τα δέκα μέτρα ανά δευτερόλεπτο 10 m/s [περίπου είκοσι χιλιοτόνοι (20 kt)]. Μολονότι η επιτάχυνση ποικίλλει κατά τη διάρκεια της κύλισης απογείωσης, η παραδοχή ότι η επιτάχυνση είναι σταθερή επαρκεί για αυτόν τον σκοπό. Εν προκειμένω, για τη φάση της απογείωσης, V1 είναι η αρχική ταχύτητα, V2 είναι η ταχύτητα απογείωσης, nTO είναι ο αριθμός των τμημάτων απογείωσης και sTO είναι η ισοδύναμη απόσταση απογείωσης. Για ισοδύναμη απόσταση απογείωσης *sTO*, ως αυτή προβλέπεται στο Προσάρτημα Β, και ταχύτητα απογείωσης V1 και ταχύτητα απογείωσης *VTO*, ο αριθμός *nTO* των τμημάτων της κύλισης εδάφους ισούται με- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.8) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | και, ως εκ τούτου, η μεταβολή της ταχύτητας κατά μήκος ενός τμήματος ισούται με- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.9) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | και ο χρόνος Δt σε κάθε τμήμα ισούται (με παραδοχή σταθερής επιτάχυνσης) με- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.10) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Οπότε το μήκος sTO,k του τμήματος k (1 ≤ k ≤  nTO) της κύλισης απογείωσης ισούται με- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.11) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Παράδειγμα: Για απόσταση απογείωσης *sTO* = 1600 m, V1 = 0 m/s και *V2* = 75 m/s, ο τύπος αυτός δίνει *nTO* = 8 τμήματα με μήκη που κυμαίνονται μεταξύ εικοσιπέντε μέτρων (25 m) και τριακοσίων εβδομήντα πέντε μέτρων (375 m), όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.ζ. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σχήμα 2.7.ζ  **Κατάτμηση της κύλισης απογείωσης (παράδειγμα για 8 τμήματα)** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Image 32 | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Παρόμοια με τις μεταβολές ταχύτητας, οι μεταβολές της ώσης του αεροσκάφους σε κάθε τμήμα κατά σταθερό βήμα αύξησης  ΔP υπολογίζονται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.12) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου *PTO* και P*init* προσδιορίζουν, αντίστοιχα, την ώση του αεροσκάφους στο σημείο αποκόλλησης από το έδαφος (lift-off) και την ώση του αεροσκάφους κατά την έναρξη της κύλισης απογείωσης. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το εν λόγω σταθερό βήμα αύξησης της ώσης, αντί της χρήσης της δευτεροβάθμιας εξίσωσης 2.7.6, χρησιμοποιείται προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή με τη γραμμική σχέση μεταξύ ώσης και ταχύτητας όταν πρόκειται για αεριωθούμενα αεροσκάφη. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σημειώνεται ότι, στις ανωτέρω εξισώσεις και στο παράδειγμα θεωρείται εμμέσως ότι η αρχική ταχύτητα του αεροσκάφους κατά την έναρξη της φάσης απογείωσης είναι μηδενική. Αυτό αντιστοιχεί στη συνήθη περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος αρχίζει την κύλιση και επιταχύνει από το σημείο απελευθέρωσης της πέδης. Ωστόσο, υπάρχουν περιπτώσεις κατά τις οποίες το αεροσκάφος μπορεί να αρχίσει να επιταχύνει από την ταχύτητα τροχοδρόμησης, χωρίς στάση στο κατώφλι του διαδρόμου. Σε αυτή την περίπτωση της μη μηδενικής αρχικής ταχύτητας Vinit, χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες “γενικευμένες” εξισώσεις αντί των εξισώσεων 2.7.8, 2.7.9, 2.7.10 και 2.7.11: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.13) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Εν προκειμένω, για τη φάση της απογείωσης, *V1* είναι η αρχική ταχύτητα *Vinit*, *V2* είναι η ταχύτητα απογείωσης *VTO*, *n* είναι ο αριθμός των τμημάτων απογείωσης *nTO*, *s* είναι η ισοδύναμη απόσταση απογείωσης *sTO* και *sk* είναι το μήκος *sTO,k* του τμήματος *k* (1 [σύμβολο] *k* [σύμβολο] *n*). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Η κύλιση προσγείωσης* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Μολονότι η κύλιση προσγείωσης αποτελεί ουσιαστικά αντιστροφή της κύλισης απογείωσης, λαμβάνονται υπόψη τα εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  | | --- | | * Η αντιστροφή ώσης, η οποία εφαρμόζεται ενίοτε για την επιβράδυνση του αεροσκάφους, και * τα αεροσκάφη που αναχωρούν από τον διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης μετά την επιβράδυνση (τα αεροσκάφη που αναχωρούν από τον διάδρομο δεν συνεισφέρουν πια στον ατμοσφαιρικό θόρυβο, εφόσον ο θόρυβος από την τροχοδρόμηση δεν λαμβάνεται υπόψη). | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε αντίθεση με την απόσταση κύλισης απογείωσης, που λαμβάνεται βάσει των παραμέτρων επιδόσεων του αεροσκάφους, η απόσταση ακινητοποίησης sstop,ήτοι η απόσταση από το σημείο επαφής με τον αεροδιάδρομο έως το σημείο όπου το αεροσκάφος αναχωρεί από τον διάδρομο, δεν είναι αμιγώς συγκεκριμένη για κάθε αεροσκάφος. Μολονότι η ελάχιστη απόσταση ακινητοποίησης δύναται να υπολογιστεί βάσει της μάζας και των επιδόσεων του αεροσκάφους, καθώς και της διαθέσιμης αντιστροφής ώσης, η πραγματική απόσταση ακινητοποίησης εξαρτάται επιπλέον από τη θέση των διαδρόμων τροχοδρόμησης, την κατάσταση της κυκλοφορίας και τις ειδικές διατάξεις του αερολιμένα περί χρήσης της αντιστροφής ώσης | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η χρήση της αντιστροφής ώσης δεν αποτελεί τυποποιημένη διαδικασία, αλλά εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που η απαιτούμενη επιβράδυνση δεν δύναται να επιτευχθεί με τη χρήση της πέδης των τροχών. Η αντιστροφή ώσης δύναται να προκαλέσει μεγάλη ενόχληση, εφόσον η ταχεία μεταβολή της ισχύος των κινητήρων από ταχύτητα βραδυπορίας σε ρυθμίσεις αντιστροφής παράγει μια ξαφνική ριπή θορύβου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ωστόσο, οι περισσότεροι διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης χρησιμοποιούνται τόσο για απογειώσεις όσο και για προσγειώσεις και, ως εκ τούτου, η αντιστροφή ώσης έχει πολύ μικρή επίδραση στις ισοθορυβικές καμπύλες, δεδομένου ότι η συνολική ηχητική ενέργεια στην περιοχή του διαδρόμου οφείλεται κατά κύριο λόγο στον θόρυβο που παράγουν οι απογειώσεις. Η συμβολή της αντιστροφής ώσης στις ισοθορυβικές καμπύλες μπορεί να είναι σημαντική μόνον όταν η χρήση του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης περιορίζεται σε προσγειώσεις. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο θόρυβος από την αντιστροφή ώσης αποτελεί εξαιρετικά περίπλοκη διαδικασία,ωστόσο, λόγω της σχετικά μικρής σημασίας που έχει για τις ισοθορυβικές καμπύλες στην ατμόσφαιρα, είναι δυνατή η μοντελοποίησή του με απλουστευμένο τρόπο, λαμβανομένης υπόψη της ταχείας μεταβολής της ισχύος των κινητήρων μέσω της δέουσας κατάτμησης. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η μοντελοποίηση που αφορά την κύλιση προσγείωσης είναι λιγότερο ευχερής σε σύγκριση με τον θόρυβο της κύλισης απογείωσης και συστήνονται οι ακόλουθες απλουστευμένες παραδοχές μοντελοποίησης για γενική χρήση, όταν δεν υπάρχουν διαθέσιμες λεπτομερείς πληροφορίες, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.η.1: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σχήμα 2.7.η.1  **Μοντελοποίηση της κύλισης προσγείωσης** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Image 34 | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το αεροσκάφος περνά το κατώφλι προσγείωσης, το οποίο έχει συντεταγμένη *s* = 0 κατά μήκος του ίχνους προσέγγισης επί του εδάφους, σε υψόμετρο πενήντα ποδών (50 ft) και, κατόπιν, συνεχίζει την κάθοδο κατολίσθησης μέχρι το σημείο επαφής με τον διάδρομο. Για γωνία κατολίσθησης τριών μοιρών (3°), το σημείο επαφής με τον διάδρομο είναι διακόσια ενενήντα ένα μέτρα (291 m) πέραν του κατωφλίου προσγείωσης, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.η.1. Το αεροσκάφος επιβραδύνει στη συνέχεια κατά μήκος μιας απόστασης ακινητοποίησης *sstop*, οι τιμές της οποίας δίνονται για κάθε συγκεκριμένο αεροσκάφος στη βάση δεδομένων ANP από την τελική ταχύτητα προσέγγισης *Vfinal* στα δεκαπέντε μέτρα ανά δευτερόλεπτο (15 m/s). Λόγω των ταχειών μεταβολών ταχύτητας κατά τη διάρκεια αυτού του τμήματος, το τμήμα αυτό υποδιαιρείται σε υποτμήματα με τον ίδιο τρόπο που εφαρμόζεται και για την κύλιση απογείωσης (ή εναέρια τμήματα με ταχείες μεταβολές ταχύτητας), με τη χρήση της γενικευμένης εξίσωσης 2.7.13, δεδομένου ότι η ταχύτητα τροχοδρόμησης δεν είναι μηδενική. | | | | | | | | |
|  |  | | Η ισχύς των κινητήρων μεταβάλλεται από την τελική ισχύ προσέγγισης στο σημείο επαφής με τον αεροδιάδρομο έως τη ρύθμιση αντιστροφής ώσης *Prev* σε απόσταση 0,1 ⋅*sstop*, και στη συνέχεια μειώνεται στο δέκα τοις εκατόν (10 %) της μέγιστης διαθέσιμης ισχύος κατά τη διάρκεια του υπολοίπου ενενήντα τοις εκατόν (90 %) της απόστασης ακινητοποίησης. Μέχρι το τέρμα του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης (σε *s* = -*s*RWY) η ταχύτητα του αεροσκάφους παραμένει σταθερή. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η βάση δεδομένων ANP δεν περιλαμβάνει επί του παρόντος καμπύλες NPD για την αντιστροφή ώσης και, ως εκ τούτουχρησιμοποιούνται ως βάση οι συμβατικές καμπύλες για τη μοντελοποίηση αυτής της επίδρασης. Κατά κανόνα, η ισχύς αντιστροφής ώσης *Prev* αντιστοιχεί περίπου στο είκοσι τοις εκατόν (20 %) της ρύθμισης πλήρους ισχύος και η τιμή αυτή συστήνεται σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμες λειτουργικές πληροφορίες. Ωστόσο, υπό δεδομένη ρύθμιση ισχύος, η αντιστροφή ώσης τείνει να δημιουργεί σημαντικά μεγαλύτερο θόρυβο σε σύγκριση με την προς τα εμπρός ώση, οπότε και εφαρμόζεται βήμα αύξησης *ΔL* στο επίπεδο που λαμβάνεται από τα δεδομένα NPD, για την αύξηση από μηδενική τιμή σε ΔL*rev* (συστήνεται προσωρινά η τιμή των 5dB (\*\*\*)) κατά μήκος απόστασης 0,1 ⋅*sstop*, ακολουθούμενη στη συνέχεια από γραμμική μείωση ωσότου φτάσει σε μηδενική τιμή κατά μήκος του υπολοίπου της απόστασης ακινητοποίησης. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Κατάτμηση του αρχικού τμήματος ανόδου και του τμήματος τελικής προσέγγισης* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η γεωμετρία τμήματος-δέκτη μεταβάλλεται ταχύτατα κατά μήκος του αρχικού εναέριου τμήματος ανόδου και του εναέριου τμήματος τελικής προσέγγισης, ιδίως όσον αφορά τις θέσεις των παρατηρητών παραπλεύρως του ίχνους πτήσης, όπου η γωνία ανύψωσης (*γωνία βήτα*) μεταβάλλεται επίσης ταχύτατα καθώς το αεροσκάφος ανέρχεται ή κατέρχεται κατά μήκος αυτών των αρχικών/τελικών τμημάτων. Συγκρίσεις με υπολογισμούς πολύ μικρού τμήματος καταδεικνύουν ότι η χρήση ενιαίου εναέριου τμήματος (ή περιορισμένου αριθμού τμημάτων) ανόδου ή προσέγγισης κάτω από ένα συγκεκριμένο ύψος (σε σχέση με τον διάδρομο) καταλήγει σε ανακριβή προσέγγιση του επιπέδου του θορύβου παραπλεύρως του ίχνους πτήσης για ολοκληρωμένες μετρήσεις. Αυτό οφείλεται στην εφαρμογή μίας ενιαίας προσαρμογής πλευρικής εξασθένησης σε κάθε τμήμα, η οποία αντιστοιχεί σε μία ειδική για το τμήμα τιμή της γωνίας ανύψωσης, η δε ταχεία μεταβολή αυτής της παραμέτρου έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές διακυμάνσεις της επίδρασης της πλευρικής εξασθένησης κατά μήκος κάθε τμήματος. Η ακρίβεια του υπολογισμού βελτιώνεται με την κατάτμηση του αρχικού εναέριου τμήματος ανόδου και του εναέριου τμήματος τελικής προσέγγισης σε υποτμήματα. Ο αριθμός των υποτμημάτων και το μήκος κάθε υποτμήματος καθορίζουν την “κοκκιότητα” της μεταβολής της πλευρικής εξασθένησης που θα ληφθεί υπόψη. Επισημαίνοντας την έκφραση της συνολικής πλευρικής εξασθένησης για αεροσκάφος με κινητήρες προσαρμοσμένους στην άτρακτο, μπορούμε να καταδείξουμε ότι, για περιορισμένη μεταβολή της πλευρικής εξασθένησης των ενάμιση ντεσιμπέλ (1,5 dB) ανά υποτμήμα, τα εναέρια τμήματα ανόδου και προσέγγισης που βρίσκονται σε ύψος κάτω των 1 289,6 m (4 231 ft) πάνω από τον διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης υποδιαιρούνται σε υποτμήματα βάσει της εξής δέσμης τιμών ύψους: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | *z = {18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1 289,6} μέτρα, ή* |  |  |  | | --- | --- | |  | *z = {62, 136, 224, 335, 484, 705, 1 099, 2 000, 4 231} πόδια* | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για κάθε αρχικό τμήμα κάτω των 1 289,6 m (4 231 ft), τα ανωτέρω ύψη υλοποιούνται προσδιορίζοντας ποιο ύψος από την ως άνω δέσμη είναι το πλησιέστερο προς το ύψος του καταληκτικού σημείου του αρχικού τμήματος (για τμήματα ανόδου) ή το ύψος του σημείου έναρξης (για τμήματα προσέγγισης). Τα πραγματικά ύψη του υποτμήματος, *zi*, θα υπολογίζονταν στην περίπτωση αυτή ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | *zi = ze [z’i / z’N] (i = k..N)*  όπου: | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | *ze* | είναι το ύψος του καταληκτικού σημείου του αρχικού τμήματος (ανόδου) ή το ύψος του σημείου έναρξης (προσέγγισης), | | *z’i* | είναι η i-οστή τιμή από τη δέσμη τιμών ύψους που παρατίθεται ανωτέρω, | | *z’N* | είναι το πλησιέστερο ύψος από τη δέσμη τιμών ύψους που παρατίθεται ανωτέρω προς το ύψος ze, | | *k* | είναι ο δείκτης της πρώτης τιμής από τη δέσμη τιμών ύψους για την οποία το υπολογιζόμενο *zk* είναι αυστηρά μεγαλύτερο από το ύψος του καταληκτικού σημείου του προηγούμενου αρχικού τμήματος ανόδου ή το ύψος του σημείου έναρξης του επόμενου αρχικού τμήματος προσέγγισης που πρόκειται να υποδιαιρεθεί σε υποτμήματα.  Στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός αρχικού τμήματος ανόδου ή τμήματος τελικής προσέγγισης, *k = 1*, αλλά στη γενικότερη περίπτωση εναέριων τμημάτων που δεν συνδέονται με τον διάδρομο, το *k* θα είναι μεγαλύτερο από 1. | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | **Παράδειγμα για αρχικό τμήμα ανόδου:**  Σε περίπτωση που το ύψος του καταληκτικού σημείου του αρχικού τμήματος είναι ze = 304,8 m, τότε από τη δέσμη τιμών ύψους, 214,9 m < ze < 334,9 m και το πλησιέστερο ύψος από τη δέσμη προς το ze είναι z’7 = 334,9 m. Τα ύψη των καταληκτικών σημείων των υποτμημάτων υπολογίζονται τότε ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *zi = 304,8 [z’i / 334,9] για i = 1 έως 7* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην προκειμένη περίπτωση *k = 1*, δεδομένου ότι πρόκειται για αρχικό τμήμα ανόδου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Συνεπώς, το  *z*1 θα ήταν 17,2 m και το *z*2 θα ήταν 37,8 m κ.λ.π. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Κατάτμηση εναέριων τμημάτων* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για εναέρια τμήματα όπου υπάρχει σημαντική μεταβολή ταχύτητας σε κάποιο τμήμα, αυτό υποδιαιρείται όπως γίνεται και στην περίπτωση της κύλισης εδάφους, ήτοι βάσει του εξής τύπου: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.14) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου V1 και V2 είναι οι ταχύτητες αρχής και κατάληξης του τμήματος, αντίστοιχα. Οι αντίστοιχες παράμετροι του υποτμήματος υπολογίζονται με τρόπο παρόμοιο με εκείνον που εφαρμόζεται για την κύλιση απογείωσης, με τη χρήση των εξισώσεων 2.7.9 έως 2.7.11. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Ίχνος τροχιάς επί του εδάφους* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το ίχνος τροχιάς επί του εδάφους, είτε πρόκειται για ίχνος κορμού είτε για διάσπαρτο ίχνος, ορίζεται βάσει μιας σειράς συντεταγμένων (x,y) στο επίπεδο του εδάφους (π.χ. βάσει πληροφοριών ραδιοεντοπισμού) ή βάσει μιας αλληλουχίας διανυσματικών εντολών που περιγράφουν ευθύγραμμα τμήματα και κυκλικά τόξα (στροφές καθορισμένης ακτίνας r και αλλαγής κατεύθυνσης Δξ). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για τη δημιουργία μοντέλων με κατάτμηση, το τόξο αναπαρίσταται βάσει μιας αλληλουχίας ευθύγραμμων τμημάτων τοποθετημένων σε υποτόξα. Παρόλο που αυτά δεν εμφανίζονται σαφώς στα τμήματα του ίχνους επί του εδάφους, η κλίση του αεροσκάφους κατά τις στροφές επηρεάζει τον ορισμό τους. Το Προσάρτημα B εξηγεί τον τρόπο υπολογισμού των γωνιών κλίσης κατά τη διάρκεια σταθερής στροφής, αλλά φυσικά οι γωνίες αυτές δεν εφαρμόζονται ούτε αφαιρούνται πάραυτα. Δεν περιγράφεται ο τρόπος χειρισμού των μεταβάσεων μεταξύ ευθύγραμμης πτήσης και πτήσης που περιλαμβάνει στροφές, ή μεταξύ της μιας στροφής και της επόμενης. Κατά κανόνα, οι λεπτομέρειες, οι οποίες επαφίενται στον χρήστη και προβλέπονται στην ενότητα 2.7.11, ενδέχεται να έχουν αμελητέα επίδραση στις τελικές ισοθορυβικές καμπύλες. Η απαίτηση αυτή αποσκοπεί κυρίως στην αποφυγή των απότομων ασυνεχειών στα άκρα της στροφής και αυτό μπορεί να επιτευχθεί απλά, για παράδειγμα με την προσθήκη μικρών μεταβατικών τμημάτων στα οποία η γωνία κλίσης μεταβάλλεται γραμμικά με την απόσταση. Μόνο στην ειδική περίπτωση όπου μια συγκεκριμένη στροφή ενδέχεται να έχει πολύ μεγάλη επίδραση στις τελικές ισοθορυβικές καμπύλες θα ήταν απαραίτητη η ρεαλιστικότερη μοντελοποίηση των δυνάμεων της μετάβασης, προκειμένου να συσχετιστεί η γωνία κλίσης με συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών και να θεσπιστούν κατάλληλοι ρυθμοί κύλισης. Εν προκειμένω, αρκεί να δηλωθεί ότι τα ακραία υποτόξα Δξtransμε οποιαδήποτε σειρά υπαγορεύονται από τις απαιτήσεις μεταβολής της γωνίας κλίσης. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το υπόλοιπο του τόξου με μεταβολή κατεύθυνσης Δξ – 2·Δξtrans μοιρών διαιρείται σε nsub υποτόξα βάσει της κάτωθι εξίσωσης: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.15) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου το int(*x*) αποτελεί συνάρτηση που δίνει το ακέραιο τμήμα του *x*. Κατόπιν η μεταβολή κατεύθυνσης Δξ*sub* κάθε υποτόξου υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.16) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου η τιμή του nsub είναι αρκετά υψηλή προκειμένου να διασφαλιστεί Δξsub≤ 10 μοιρών. Η κατάτμηση ενός τόξου (εκτός από τα καταληκτικά υποτμήματα μετάβασης) απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.η.2  (\*\*\*\*). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σχήμα 2.7.η.2  **Δημιουργία τμημάτων ίχνους πτήσης που υποδιαιρούν μια στροφή σε τμήματα μήκους Δs (πάνω σχήμα: σε οριζόντιο επίπεδο∙ κάτω σχήμα: σε κάθετο επίπεδο)** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Image 35 | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Αφού καθοριστούν τα τμήματα του ίχνους τροχιάς επί του εδάφους στο επίπεδο x-y, τα τμήματα του προφίλ πτήσης (στο επίπεδο s-z) υπερτίθενται για να σχηματίσουν τα τρισδιάστατα (x, y, z) τμήματα του ίχνους. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το ίχνος επί του εδάφους εκτείνεται πάντα από τον διάδρομο πέραν της έκτασης του πλέγματος υπολογισμού. Αυτό δύναται να επιτευχθεί, κατά περίπτωση, προσθέτοντας ένα ευθύγραμμο τμήμα κατάλληλου μήκους στο τελευταίο τμήμα του ίχνους επί του εδάφους. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το συνολικό μήκος του προφίλ πτήσης, μετά τη συγχώνευση με το ίχνος επί του εδάφους ν εκτείνεται από τον διάδρομο πέραν της έκτασης του πλέγματος υπολογισμού. Αυτό δύναται να επιτευχθεί, κατά περίπτωση, με την προσθήκη ενός επιπλέον σημείου προφίλ- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | — | στο τέλος του προφίλ αναχώρησης με τιμές ταχύτητας και ώσης ίσες με εκείνες του τελευταίου σημείου του προφίλ αναχώρησης, και ύψος που υπολογίζεται με γραμμική παρέκταση από το τελευταίο και το προτελευταίο σημείο προφίλ,ή | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | — | στην αρχή του προφίλ άφιξης με τιμές ταχύτητας και ώσης ίσες με εκείνες του πρώτου σημείου του προφίλ άφιξης, και ύψος που υπολογίζεται με γραμμική παρέκταση από το πρώτο και το δεύτερο σημείο προφίλ. | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Προσαρμογές κατάτμησης εναέριων τμημάτων* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Αφού ληφθούν τα τρισδιάστατα (3D) τμήματα ίχνους πτήσης βάσει της διαδικασίας που περιγράφεται στην ενότητα 2.7.13, ενδεχομένως να απαιτηθούν πρόσθετες προσαρμογές κατάτμησης για την αφαίρεση των σημείων του ίχνους πτήσης που είναι πολύ κοντά μεταξύ τους. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Όταν παρακείμενα σημεία βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των δέκα μέτρων (10 m) μεταξύ τους και όταν οι σχετικές ταχύτητες και ώσεις είναι ίδιες, ένα από τα σημεία αυτά διαγράφεται. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*)  Για τον σκοπό αυτόν, το συνολικό μήκος του ίχνους επί του εδάφους υπερβαίνει πάντα το μήκος του προφίλ πτήσης και αυτό επιτυγχάνεται, κατά περίπτωση, προσθέτοντας ευθύγραμμα τμήματα κατάλληλου μήκους στο τελευταίο τμήμα του ίχνους επί του εδάφους. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*\*)  Ακόμη και αν οι ρυθμίσεις ισχύος των κινητήρων παραμένουν σταθερές κατά μήκος ενός τμήματος, η προωθητική ισχύς και η επιτάχυνση δύνανται να μεταβάλλονται λόγω της διακύμανσης της πυκνότητας του αέρα ανάλογα με το ύψος. Ωστόσο, κατά κανόνα οι μεταβολές αυτές είναι αμελητέες για τη μοντελοποίηση του θορύβου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*\*\*)  Αυτή η σύσταση έγινε στην προηγούμενη έκδοση του εγγράφου Doc 29 της ECAC, αλλά εξακολουθεί να θεωρείται προσωρινή ωσότου αποκτηθούν περαιτέρω επιβεβαιωτικά πειραματικά δεδομένα. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*\*\*\*)  Οριζόμενο κατ’ αυτόν τον απλό τρόπο, το συνολικό μήκος της κατατμηθείσας διαδρομής είναι λίγο μικρότερο από το μήκος της κυκλικής διαδρομής. Ωστόσο, το συνακόλουθο σφάλμα τις ισοθορυβικής καμπύλης είναι αμελητέο εάν τα γωνιακά βήματα αύξησης είναι κάτω των τριάντα μοιρών (30°).»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιδ) | | με την αντικατάσταση της ενότητας 2.7.16. με τίτλο «Καθορισμός των επιπέδων γεγονότος βάσει δεδομένων NPD», με την ακόλουθη ενότητα: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | **«2.7.16    Καθορισμός των επιπέδων γεγονότος βάσει δεδομένων NPD** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η κύρια πηγή δεδομένων θορύβου αεροσκαφών είναι η διεθνής βάση δεδομένων θορύβου και επιδόσεων αεροσκαφών (ANP). Η εν λόγω βάση δεδομένων πινακοποιεί τις τιμές *Lmax* και *LE* ως συναρτήσεις της απόστασης διάδοσης *d* - για συγκεκριμένους τύπους και παραλλαγές αεροσκαφών, διαμορφώσεις πτήσης (προσέγγιση, αναχώρηση, ρυθμίσεις των πτερυγίων καμπυλότητας) και ρυθμίσεις ισχύος *P*. Αφορούν σταθερή πτήση με συγκεκριμένες ταχύτητες αναφοράς *Vref* κατά μήκος μιας ιδεατώς άπειρης, ευθύγραμμης τροχιάς πτήσης (\*). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο ορισμός των τιμών των ανεξάρτητων μεταβλητών P και d περιγράφεται κατωτέρω. Σε ενιαία αναζήτηση, με τιμές εισόδου τις P και d, οι απαιτούμενες τιμές εξόδου είναι τα *βασικά επίπεδα* *Lmax(P,d)* και/ή *LE∞(P,d)* (εφαρμοστέα σε άπειρη τροχιά πτήσης). Εξαιρουμένης της περίπτωσης που οι τιμές τυχαίνει να είναι πινακοποιημένες ακριβώς για P και/ή d, σε γενικές γραμμές είναι απαραίτητος ο προσδιορισμός του απαιτούμενου επιπέδου θορύβου απλού γεγονότος μέσω παρεμβολής. Χρησιμοποιείται γραμμική παρεμβολή μεταξύ πινακοποιημένων ρυθμίσεων ισχύος και λογαριθμική παρεμβολή μεταξύ πινακοποιημένων αποστάσεων, όπως αυτή απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.θ. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σχήμα 2.7.θ  Παρεμβολή στις καμπύλες θορύβου – ισχύος απόστασης | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Image 36 | | | | | | | | |
|  |  | | Εάν τα Pi και Pi+ 1 είναι οι τιμές ισχύος κινητήρων για τις οποίες πινακοποιείται το επίπεδο θορύβου σε συνάρτηση με τα δεδομένα απόστασης, το επίπεδο θορύβου *L(P)* σε δεδομένη απόσταση για ενδιάμεση ισχύ *P*, μεταξύ των Pi και Pi+ 1, δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.19) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που υπό οποιαδήποτε ρύθμιση ισχύος, τα *di* και *di+*1 είναι αποστάσεις για τις οποίες πινακοποιούνται τα δεδομένα θορύβου, το επίπεδο θορύβου *L(d)* για ενδιάμεση απόσταση *d*, μεταξύ των *di* και *di+*1, δίνεται από τον εξής τύπο: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.20) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Με τη χρήση των εξισώσεων 2.7.19 και 2.7.20, δύναται να ληφθεί επίπεδο θορύβου *L(P,d)* για οποιαδήποτε ρύθμιση ισχύος P και οποιαδήποτε απόσταση *d* που βρίσκεται εντός του εύρους της βάσης δεδομένων NPD. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για αποστάσεις *d* που βρίσκονται εκτός του εύρους της βάσης δεδομένων NPD, χρησιμοποιείται η εξίσωση 2.7.20 για την παρέκταση από τις δύο (2) τελευταίες τιμές, ήτοι προς τα μέσα από τις τιμές *L(d1)* και *L(d2)* ή προς τα έξω από τις τιμές *L(dI-1)* και *L(dI)*, όπου *I* είναι ο συνολικός αριθμός σημείων NPD επί της καμπύλης. Κατά συνέπεια: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | προς τα μέσα- | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.21) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | προς τα έξω- | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.22) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Εφόσον σε μικρές αποστάσεις d τα επίπεδα θορύβου αυξάνουν ταχύτατα με τη μείωση της απόστασης διάδοσης, συνιστάται η επιβολή του χαμηλότερου ορίου των τριάντα μέτρων (30 m) στην απόσταση *d, ήτοι d = max(d, 30 m)*. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Προσαρμογή αντίστασης των πρότυπων δεδομένων NPD* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Τα δεδομένα NPD που περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων ANP κανονικοποιούνται βάσει ατμοσφαιρικών συνθηκών αναφοράς (θερμοκρασία 25°C και πίεση 101,325 kPa). Πριν από την εφαρμογή της μεθόδου παρεμβολής/παρέκτασης, εφαρμόζεται προσαρμογή αντίστασης στα εν λόγω πρότυπα δεδομένα NPD. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η ακουστική αντίσταση συνδέεται με τη διάδοση των ηχητικών κυμάτων στο ακουστικό μέσο και ορίζεται ως το γινόμενο της πυκνότητας του αέρα επί την ταχύτητα του ήχου. Για δεδομένη ηχητική ένταση (ισχύς ανά μονάδα επιφάνειας) που γίνεται αντιληπτή σε συγκεκριμένη απόσταση από την πηγή, η σχετική ηχητική πίεση,που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των μεγεθών SEL και LAmax, εξαρτάται από την ακουστική αντίσταση του αέρα στη θέση μέτρησης. Αποτελεί συνάρτηση της θερμοκρασίας και της ατμοσφαιρικής πίεσης και εμμέσως του υψομέτρου,. τα πρότυπα δεδομένα NPD της βάσης δεδομένων ANP προσαρμόζονται προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές συνθήκες θερμοκρασίας και πίεσης στο σημείο του δέκτη, οι οποίες διαφέρουν σε γενικές γραμμές από τις κανονικοποιημένες συνθήκες δεδομένων ΑΝΡ. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η προσαρμογή αντίστασης που εφαρμόζεται στα πρότυπα επίπεδα NPD εκφράζεται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.23) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | όπου- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | Δ*Impedance* | Προσαρμογή αντίστασης για τις πραγματικές ατμοσφαιρικές συνθήκες στο σημείο του δέκτη (dB) | | ρ·c | Ακουστική αντίσταση (newton • δευτερόλεπτα/m3) του αέρα στο υψόμετρο του αεροδρομίου, όπου 409,81 είναι η αντίσταση του αέρα που συνδέεται με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς των δεδομένων NPD στη βάση δεδομένων ANP. | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η αντίσταση *ρ·c* υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.24) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | | *δ* | *p/po*, ο λόγος της πίεσης του αέρα περιβάλλοντος στο υψόμετρο του παρατηρητή προς την πρότυπη πίεση του αέρα στη μέση στάθμη της θάλασσας: *p0* = 101,325 kPa (ή 1 013,25 mb) | | θ | (T + 273,15)/(T0 + 273,15) ο λόγος της θερμοκρασίας του αέρα στο υψόμετρο του παρατηρητή προς την πρότυπη θερμοκρασία του αέρα στη μέση στάθμη της θάλασσας: *T0* = 15,0 °C | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η προσαρμογή της ακουστικής αντίστασης είναι συνήθως μικρότερη από μερικά δέκατα του ενός dB. Ειδικότερα, οι υπό πρότυπες ατμοσφαιρικές συνθήκες (*p0* = 101,325 kPa και *T0* = 15,0 °C), η προσαρμογή αντίστασης είναι μικρότερη από 0,1 dB (0,074 dB). Ωστόσο, όταν υπάρχει σημαντική διακύμανση της θερμοκρασίας και της ατμοσφαιρικής πίεσης σε σχέση με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες αναφοράς των δεδομένων NPD, η προσαρμογή ίσως είναι σημαντικότερη. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*)  Μολονότι η έννοια του ίχνους πτήσης άπειρου μήκους είναι σημαντική για τον ορισμό του επιπέδου έκθεσης σε θόρυβο απλού γεγονότος LE, παρουσιάζει μειωμένη συνάφεια όταν πρόκειται για το μέγιστο επίπεδο γεγονότος *Lmax*, το οποίο διέπεται από τον θόρυβο που εκπέμπει το αεροσκάφος όταν βρίσκεται σε συγκεκριμένη θέση ακριβώς πάνω στο πλησιέστερο σημείο προσέγγισης προς τον παρατηρητή ή πλησίον αυτού. Για τη μοντελοποίηση, η παράμετρος NPD της απόστασης θεωρείται ότι ισούται με την ελάχιστη απόσταση μεταξύ του παρατηρητή και του τμήματος.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιε) | | με την αντικατάσταση στην ενότητα 2.7.18. με τίτλο «Παράμετροι τμήματος του ίχνους πτήσης» του κειμένου της παραγράφου με τίτλο «Ισχύς τμήματος Ρ», με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | «*Ισχύς τμήματος P* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Τα πινακοποιημένα δεδομένα NPD περιγράφουν τον θόρυβο ενός αεροσκάφους που κινείται σε σταθερή ευθύγραμμη πτήση επί άπειρης τροχιάς πτήσης, ήτοι με σταθερή ισχύ κινητήρων P. Η συνιστώμενη μεθοδολογία υποδιαιρεί τα πραγματικά ίχνη πτήσης, κατά μήκος των οποίων ποικίλλουν η ταχύτητα και η κατεύθυνση, σε αρκετά πεπερασμένα τμήματα, το καθένα εκ των οποίων θεωρείται στη συνέχεια ότι αποτελεί μέρος μιας ενιαίας, άπειρης τροχιάς πτήσης για την οποία ισχύουν τα δεδομένα NPD. Αλλά η μεθοδολογία προβλέπει μεταβολές ισχύος κατά μήκος του τμήματος. Η ισχύς θεωρείται ότι μεταβάλλεται τετραγωνικά με την απόσταση *P1* στο σημείο έναρξης σε *P2* στο σημείο πέρατος του τμήματος. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίος ο ορισμός μιας ισοδύναμης σταθερής τιμής τμήματος P. Αυτή θεωρείται ότι είναι η τιμή στο σημείο του τμήματος που βρίσκεται πλησιέστερα στον παρατηρητή. Σε περίπτωση που ο παρατηρητής βρίσκεται παραπλεύρως του τμήματος, όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.ια, η τιμή αυτή λαμβάνεται μέσω παρεμβολής που δίνεται από την εξίσωση 2.7.8 μεταξύ των τιμών κατάληξης, ήτοι- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.31) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που ο παρατηρητής βρίσκεται όπισθεν ή έμπροσθεν του τμήματος, πρόκειται για την τιμή του πλησιέστερου σημείου κατάληξης, *P1* ή *P2*.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιστ) | | με την αντικατάσταση της ενότητας 2.7.19. με τίτλο «Όροι διόρθωσης επιπέδου γεγονότος τμήματος» ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Η διόρθωση διάρκειας ΔV (μόνο επίπεδα έκθεσης LE)» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Η διόρθωση (2) αυτή λαμβάνει υπόψη …. παραπλεύρως του τμήματος:» (πρώτη μέχρι δωδέκατη γραμμή) και του τύπου (2.7.34), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | | |
|  |  | |  | Η διόρθωση (\*) αυτή λαμβάνει υπόψη μια μεταβολή των επιπέδων έκθεσης εάν η πραγματική ταχύτητα εδάφους του τμήματος διαφέρει από την ταχύτητα αναφοράς του αεροσκάφους Vref με την οποία σχετίζονται τα βασικά δεδομένα NPD. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Όπως και η ισχύς των κινητήρων, η ταχύτητα μεταβάλλεται κατά μήκος του τμήματος ίχνους πτήσης (από VT1 σε VT2, που είναι οι ταχύτητες εξόδου από το προσάρτημα Β ή από προηγούμενο προϋπολογισμένο προφίλ πτήσης). | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Σε περίπτωση που πρόκειται για εναέρια τμήματα, η *Vseg* είναι η ταχύτητα του τμήματος στο πλησιέστερο σημείο προσέγγισης, **S**, παρεμβαλλόμενη μεταξύ των τιμών των σημείων κατάληξης του τμήματος, θεωρώντας ότι μεταβάλλεται τετραγωνικά με τον χρόνο, δηλαδή σε περίπτωση που ο παρατηρητής βρίσκεται παραπλεύρως του τμήματος- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.32) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | (\*)  Αυτό είναι γνωστό ως διόρθωση διάρκειας, εφόσον λαμβάνει υπόψη τις επιδράσεις της ταχύτητας του αεροσκάφους στη διάρκεια του ηχητικού γεγονότος, υλοποιώντας την απλή παραδοχή ότι, τηρουμένων των αναλογιών, η διάρκεια, και ως εκ τούτου η λαμβανόμενη ηχητική ενέργεια του γεγονότος, είναι αντιστρόφως ανάλογη προς την ταχύτητα της πηγής.»∙ | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | | (ii) | με την αναρίθμηση των τύπων (2.7.35), (2.7.36) και (2.7.37), με τους τύπους (2.7.33), (2.7.34) και (2.7.35), αντίστοιχα∙ με | | | | | | | |
|  |  | | (iii) | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Γεωμετρία διάδοσης του ήχου» της φράσης «Το σχήμα 2.7.ιβ» (πρώτη γραμμή), με τη φράση «Το σχήμα 2.7.ιγ»∙ | | | | | | | |
|  |  | | (iv) | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Διόρθωση εγκατάστασης κινητήρων ΔI» του κειμένου που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «a=0,00384, …… για κινητήρες προσαρμοσμένους στην άτρακτο.» (δωδέκατη και δέκατη τρίτη γραμμή), με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | a = 0,00384, | b = 0,0621, | c = 0,8786 | για κινητήρες προσαρμοσμένους στα φτερά και | (2.7.36) | | a = 0,1225, | b = 0,3290, | c = 1 | για κινητήρες προσαρμοσμένους στην άτρακτο. | (2.7.37) |   «  »∙ και | | | | | | | |
|  |  | | (v) | με την αντικατάσταση στην παράγραφο με τίτλο «Πλευρική εξασθένηση πεπερασμένου τμήματος» του κειμένου κάτω από το σχήμα 2.7.ιστ, με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | | |
|  |  | |  | «Για τον υπολογισμό της πλευρικής εξασθένησης με τη χρήση της εξίσωσης 2.7.40 (όταν η *β* μετριέται σε κάθετο επίπεδο), συνιστάται προεκταθέν *οριζόντιο* ίχνος πτήσης. Ορίζεται προεκταθέν οριζόντιο ίχνος πτήσης στο κάθετο επίπεδο που διέρχεται από το τμήμα **S1S2**  και με την ίδια κάθετη απευθείας απόσταση *dp* από τον παρατηρητή. Αυτή απεικονίζεται με την περιστροφή του τριγώνου **ORS** και του συνδεόμενου ίχνους πτήσης του γύρω **Ή**, όπως αυτή απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.ιστ, διαμέσου της γωνίας γ, σχηματίζοντας έτσι το τρίγωνο **ORS**′. Η γωνία ανύψωσης της εν λόγω ισοδύναμης οριζόντιας διαδρομής (πλέον σε κάθετο επίπεδο) είναι *β* = tan-1(*h/*) ( παραμένει αμετάβλητη). Στην περίπτωση αυτή, σε περίπτωση που ο παρατηρητής βρίσκεται παραπλεύρως, η γωνία *β* και η συνακόλουθηπλευρική εξασθένηση Λ(*β,* ) είναι οι ίδιες για τις μετρήσεις *LE* και *Lmax*.  Το **σχήμα 2.7.ιη** απεικονίζει την κατάσταση όταν το σημείο του παρατηρητή **Ο** βρίσκεται *όπισθεν του πεπερασμένου τμήματος* και όχι παραπλεύρως αυτού. Στην περίπτωση αυτή, το υπό εξέταση τμήμα παρατηρείται ως πιο απομακρυσμένο μέρος μιας άπειρης τροχιάς, και δύναται να χαραχθεί κάθετος μόνο στο σημείο **Sp** επί της προέκτασής του. Το τρίγωνο **OS1S2** συνάδει με το **σχήμα 2.7.ι**, που ορίζει τη διόρθωση του τμήματος Δ*F*. Στην προκειμένη, όμως, περίπτωση, οι παράμετροι για την πλευρική κατευθυντικότητα και εξασθένηση μετριασμού είναι λιγότερο εμφανείς. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | **Σχήμα 2.7.ιη**  **Παρατηρητής όπισθεν του τμήματος** | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Image 45 | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Για τη μέτρηση του μέγιστου επιπέδου, η παράμετρος NPD της απόστασης λαμβάνεται ως η μικρότερη απόσταση έως το τμήμα, ήτοι *d = d*1. Για τη μέτρηση του επιπέδου έκθεσης, αυτή είναι η μικρότερη απόσταση *dp* από το σημείο **O** έως το σημείο **Sp**  επί της προεκταθείσας τροχιάς πτήσης, δηλαδή το επίπεδο που παρεμβάλλεται από τον πίνακα NPD είναι *LE*∞(*P*1, *dp*). | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Οι γεωμετρικές παράμετροι για την πλευρική εξασθένηση διαφέρουν επίσης για τον υπολογισμό του μέγιστου επιπέδου και του επιπέδου έκθεσης. Για τη μέτρηση του μέγιστου επιπέδου, η προσαρμογή Λ(β,) δίνεται από την εξίσωση 2.7.40, με και όπου τα *β*1 και *d1* ορίζονται βάσει του τριγώνου **OC1S1** στο κάθετο επίπεδο διαμέσου των σημείων **O** και **S1**. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Κατά τον υπολογισμό της πλευρικής εξασθένησης μόνο για εναέρια τμήματα και για τη μέτρηση του επιπέδου έκθεσης, η παραμένει η μικρότερη πλευρική μετατόπιση από την προέκταση του τμήματος (**OC**). Ωστόσο, για τον ορισμό της κατάλληλης τιμής της *β*, είναι αναγκαία η οπτική απεικόνιση μιας (άπειρης) *ισοδύναμης οριζόντιας τροχιάς πτήσης* της οποίας μέρος δύναται να θεωρηθεί το υπό εξέταση τμήμα. Αυτή χαράσσεται διαμέσου του σημείου **S1'**, σε ύψος *h* πάνω από την επιφάνεια, όπου το h ισούται με το μήκος της **RS1**, της καθέτου από το ίχνος επί του εδάφους έως το τμήμα. Αυτό ισοδυναμεί με την περιστροφή της πραγματικής προεκταθείσας τροχιάς πτήσης διαμέσου της γωνίας γ γύρω από το σημείο **R, ως αυτή απεικονίζεται στο** **σχήμα 2.7.ιζ**. Δεδομένου ότι το σημείο **R** βρίσκεται στην κάθετο προς το σημείο **S1**, το σημείο επί του τμήματος που είναι το πλησιέστερο προς τον παρατηρητή **O**, η δημιουργία της ισοδύναμης οριζόντιας διαδρομής είναι η ίδια όπως και στην περίπτωση που ο παρατηρητής **O** βρίσκεται παραπλεύρως του τμήματος. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Το πλησιέστερο σημείο προσέγγισης της ισοδύναμης οριζόντιας διαδρομής προς τον παρατηρητή **O** είναι το **S´**, με απευθείας απόσταση *d*, ώστε το τρίγωνο **OCS′** που σχηματίζεται κατ’ αυτόν τον τρόπο στο κάθετο επίπεδο να ορίζει τότε τη γωνία ανύψωσης . Μολονότι αυτός ο μετασχηματισμός ενδεχομένως να φαίνεται σπειροειδής, η βασική γεωμετρία της πηγής (οριζόμενη από τα *d1*, *d2* και *ϕ*) παραμένει αμετάβλητη, ενώ ο ήχος που ταξιδεύει από το υπό εξέταση τμήμα *προς* τον παρατηρητή είναι αυτός που θα ήταν στην περίπτωση που ολόκληρη η πτήση κατά μήκος του απείρως προεκταθέντος κεκλιμένου τμήματος (του οποίου αποτελεί μέρος το υπό εξέταση τμήμα σε ό,τι αφορά τη μοντελοποίηση) γινόταν με σταθερή ταχύτητα *V* και ισχύ *P1*. Από την άλλη πλευρά, η πλευρική εξασθένηση του ήχου από το υπό εξέταση τμήμα που *λαμβάνεται* από τον παρατηρητή συνδέεται όχι με την *βp*, δηλαδή τη γωνία ανύψωσης της προεκταθείσας τροχιάς, αλλά με τη *β*, δηλαδή τη γωνία ανύψωσης της ισοδύναμης οριζόντιας τροχιάς. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Λαμβανομένου υπόψη ότι η επίδραση της εγκατάστασης των κινητήρων Δ*I*, όπως γίνεται αντιληπτή για τη μοντελοποίηση, είναι δισδιάστατη, η ορίζουσα γωνία βύθισης *ϕ* μετριέται πλευρικώς από το επίπεδο των φτερών του αεροσκάφους, όπου το βασικό επίπεδο γεγονότος είναι το επίπεδο που δημιουργείται όταν το αεροσκάφος διασχίζει την άπειρη τροχιά πτήσης που αναπαριστά το προεκταθέν τμήμα. Συνεπώς, η γωνία βύθισης καθορίζεται στο πλησιέστερο σημείο προσέγγισης, ήτοι *ϕ = βp − ε*, όπου *βp* είναι η γωνία **SpOC.** | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η περίπτωση που ο παρατηρητής βρίσκεται έμπροσθεν του τμήματος δεν περιγράφεται ξεχωριστά, αλλά ταυτίζεται ουσιαστικά με την περίπτωση στην οποία ο παρατηρητής βρίσκεται όπισθεν αυτού. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Ωστόσο, για τη μέτρηση του επιπέδου έκθεσης *για θέσεις παρατηρητή όπισθεν των τμημάτων επί του εδάφους κατά την κύλιση απογείωσης και έμπροσθεν των τμημάτων επί του εδάφους κατά την κύλιση προσγείωσης,* η τιμή της *β* ταυτίζεται με την τιμή που δίνει η μέτρηση του μέγιστου επιπέδου. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Για θέσεις όπισθεν των τμημάτων κύλισης απογείωσης- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | και | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Για θέσεις έμπροσθεν των τμημάτων κύλισης προσγείωσης- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | και | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Το σκεπτικό για τη χρήση αυτών των ειδικών εκφράσεων σχετίζεται με την εφαρμογή της συνάρτησης κατευθυντικότητας του σημείου έναρξης κύλισης όπισθεν των τμημάτων κύλισης απογείωσης και με την παραδοχή ημικυκλικής κατευθυντικότητας έμπροσθεν των τμημάτων κύλισης προσγείωσης. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | *Η διόρθωση του πεπερασμένου τμήματος ΔF (μόνο επίπεδα έκθεσης LE)* | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Το προσαρμοσμένο βασικό επίπεδο έκθεσης σε θόρυβο συνδέεται με αεροσκάφος που κινείται σε συνεχή, ευθύγραμμη, σταθερή τροχιά πτήσης, αν και υπό γωνία κλίσης ε δεν συνάδει με ευθύγραμμη πτήση. Με την εφαρμογή (αρνητικής) *διόρθωσης* *πεπερασμένου τμήματος* Δ*F* = 10⋅lg(*F*), όπου *F* είναι το *κλάσμα ενέργειας*, διορθώνεται περαιτέρω το επίπεδο προκειμένου να φτάσει στην τιμή που θα ίσχυε εάν το αεροσκάφος διέσχιζε μόνο το πεπερασμένο τμήμα, ή εάν δεν εξέπεμπε κανέναν απολύτως ήχο κατά τη διάρκεια του υπολοίπου της άπειρης τροχιάς πτήσης. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Ο όρος του κλάσματος ενέργειας λαμβάνει υπόψη την έντονη επιμήκη κατευθυντικότητα του θορύβου αεροσκαφών και τη γωνία που τέμνεται από το τμήμα στη θέση του παρατηρητή. Μολονότι οι διαδικασίες που προκαλούν την κατευθυντικότητα είναι εξαιρετικά περίπλοκες, μελέτες έχουν καταδείξει ότι οι ισοθορυβικές καμπύλες που προκύπτουν επηρεάζονται ελάχιστα από τα ακριβή κατευθυντικά χαρακτηριστικά που λαμβάνονται ως παραδοχές. Η έκφραση για την ΔF, που ορίζεται ακολούθως, βασίζεται σε ένα διπολικό μοντέλο ενενήντα μοιρών (90°) εις την τετάρτη δύναμη της ηχητικής ακτινοβολίας. Θεωρείται ότι δεν επηρεάζεται από την πλευρική κατευθυντικότητα και εξασθένηση. Ο τρόπος που προκύπτει η εν λόγω διόρθωση περιγράφεται λεπτομερώς στο Προσάρτημα E. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Το κλάσμα ενέργειας F αποτελεί συνάρτηση του τριγώνου “προβολής” **OS1S2** που ορίζεται στα σχήματα 2.7.ι έως 2.7.ιβ ως εξής: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.45) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Όπου- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | όπου η *d*λ είναι γνωστή ως η “κλιμακούμενη απόσταση”, ως αυτή ορίζεται στο προσάρτημα Ε, και η Vref = 270,05 ft/s (για την ταχύτητα αναφοράς 160 kt). Σημειωτέον ότι *Lmax(P, dp)* είναι το μέγιστο επίπεδο βάσει δεδομένων NPD, για την κάθετη αντίσταση *dp*, και όχι το τμήμα *Lmax*. Συνιστάται η εφαρμογή κατώτερου ορίου -150 dB στην Δ*F.* | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου οι θέσεις του παρατηρητή βρίσκονται όπισθεν κάθε τμήματος κύλισης απογείωσης, χρησιμοποιείται μειωμένη μορφή του κλάσματος θορύβου το οποίο εκφράζεται στην εξίσωση 2.7.45, που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη περίπτωση του q = 0. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Αυτό δηλώνεται με το Image 54, όπου το “d” υποδηλώνει τη χρήση για λειτουργίες αναχώρησης, και υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.46.α) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | όπου α2 = λ / dλ. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Αυτή η ιδιαίτερη μορφή του κλάσματος θορύβου χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με τη συνάρτηση κατευθυντικότητας του σημείου έναρξης κύλισης, η μέθοδος εφαρμογής της οποίας εξηγείται περαιτέρω στην επόμενη ενότητα. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου οι θέσεις του παρατηρητή βρίσκονται έμπροσθεν κάθε τμήματος κύλισης προσγείωσης, χρησιμοποιείται μειωμένη μορφή του κλάσματος θορύβου το οποίο εκφράζεται στην εξίσωση 2.7.45, που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη περίπτωση του q = λ. Αυτό δηλώνεται με το Δ’F,a, όπου το “a” υποδηλώνει τη χρήση για λειτουργίες άφιξης, και υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.46.β) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | όπου α1 = -λ / dλ. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Κατά τη χρήση αυτής της μορφής, χωρίς την εφαρμογή περαιτέρω προσαρμογής της οριζόντιας κατευθυντικότητας, σε αντίθεση με την περίπτωση των θέσεων που βρίσκονται όπισθεν των τμημάτων κύλισης απογείωσης, ως ορίζεται στην ενότητα περί κατευθυντικότητας του σημείου έναρξης κύλισης, λαμβάνεται εμμέσως ως παραδοχή ημικυκλική οριζόντια κατευθυντικότητα έμπροσθεν των τμημάτων κύλισης προσγείωσης. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | *Η συνάρτηση κατευθυντικότητας του σημείου έναρξης κύλισης* **Δ*SOR*** | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Ο θόρυβος αεροσκαφών, ιδίως των αεριωθούμενων αεροσκαφών που είναι εφοδιασμένα με κινητήρες διπλής ροής οι οποίοι έχουν χαμηλότερο λόγο διακλάδωσης της ροής, παρουσιάζει λοβοειδές πρότυπο ακτινοβολίας στο οπίσθιο τόξο, το οποίο είναι χαρακτηριστικό του ήχου των καυσαερίων της αεριοπροώθησης. Το πρότυπο αυτό οξύνεται ή αμβλύνεται με την αύξηση ή τη μείωση της ταχύτητας του αεριωθούμενου αεροσκάφους, αντίστοιχα. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τις θέσεις παρατηρητή που βρίσκονται όπισθεν του σημείου έναρξης κύλισης, όταν πληρούνται και οι δύο (2) προϋποθέσεις. Η επίδραση αυτή λαμβάνεται υπόψη βάσει της συνάρτησης κατευθυντικότητας Δ*SOR*. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η συνάρτηση Δ*SOR* έχει ληφθεί βάσει αρκετών εκστρατειών μέτρησης θορύβου με τη χρήση μικροφώνων κατάλληλα τοποθετημένων όπισθεν και πλευρικώς του σημείου SOR ενός αναχωρούντος αεριωθούμενου αεροσκάφους. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Το σχήμα 2.7.ιη παρουσιάζει τη σχετική γεωμετρία. Η γωνία αζιμουθίου Ψ μεταξύ του διαμήκους άξονα του αεροσκάφους και του διανύσματος προς τον παρατηρητή ορίζεται ως εξής: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | | . | (2.7.47) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Όπως απεικονίζεται στο σχήμα 2.7.ι, η σχετική απόσταση q είναι αρνητική, ώστε η Ψ να κυμαίνεται μεταξύ ενενήντα μοιρών (90°) σε σχέση με το αεροσκάφος που κινείται με κατεύθυνση προς τα εμπρός και εκατόν ογδόντα μοιρών (180°), όταν το αεροσκάφος κινείται με αντίστροφη κατεύθυνση. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Σχήμα 2.7.ιη | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | **Γεωμετρία αεροσκάφους-παρατηρητή για την εκτίμηση της διόρθωσης κατευθυντικότητας** | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Image 58 | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η συνάρτηση Δ*SOR* αναπαριστά τη διαφορά του συνόλου του θορύβου που προέρχεται από την κύλιση απογείωσης όπισθεν του σημείου SOR, σε σχέση με το σύνολο του θορύβου της κύλισης απογείωσης που μετριέται πλευρικώς του σημείου SOR, στην ίδια απόσταση- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.48) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | όπου *LTGR*(*dSOR*,90°) είναι το σύνολο του επιπέδου θορύβου από την κύλιση απογείωσης σε σημειακή απόσταση *dSOR* πλευρικώς του σημείου SOR. Η ΔSOR εφαρμόζεται ως προσαρμογή του επιπέδου θορύβου από ένα τμήμα του ίχνους πτήσης (π.χ. Lmax,seg ή LE,seg), όπως περιγράφεται στην εξίσωση 2.7.28. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η συνάρτηση κατευθυντικότητας του σημείου SOR, σε ντεσιμπέλ, *για αεριωθούμενα αεροσκάφη με στροβιλοκινητήρες διπλής ροής* δίνεται από την ακόλουθη εξίσωση: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Για 90° ≤ Ψ < 180°, τότε- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.49) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η συνάρτηση κατευθυντικότητας του σημείου SOR, σε ντεσιμπέλ, *για αεροσκάφη με ελικοστρόβιλο* δίνεται από την ακόλουθη εξίσωση: | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Για 90° ≤ Ψ < 180°, τότε- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.50) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Σε περίπτωσου που η απόσταση *dSOR* υπερβαίνει την απόσταση κανονικοποίησης *dSOR,0*, η διόρθωση κατευθυντικότητας πολλαπλασιάζεται με συντελεστή διόρθωσης προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι μειώνεται η ένταση κατευθυντικότητας όσο αυξάνεται η απόσταση από το αεροσκάφος, ήτοι- | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | |  |  | | --- | --- | |  | (2.7.51) | |  | (2.7.52) | | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η απόσταση κανονικοποίησης *dSOR,0* ισούται με 762 m (2 500 ft). | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Η ως άνω περιγραφόμενη συνάρτηση ΔSOR χρησιμοποιείται κυρίως για τον καθορισμό της επίδρασης της έντονης κατευθυντικότητας στο αρχικό τμήμα της κύλισης απογείωσης σε θέσεις όπισθεν του σημείου SOR (εφόσον βρίσκεται στο πλησιέστερο σημείο προς τους δέκτες, με τον υψηλότερο λόγο ταχύτητας αεριοπροώθησης προς ταχύτητα αεροσκάφους). Ωστόσο, η χρήση της ως άνω καθοριζόμενης ΔSOR καθίσταται “γενική” σε θέσεις που βρίσκονται όπισθεν κάθε επιμέρους τμήματος κύλισης απογείωσης, και συνεπώς όχι μόνο όπισθεν του σημείου SOR, όταν πρόκειται για απογείωση. *Η ως άνω καθοριζόμενη ΔSOR δεν εφαρμόζεται σε θέσεις έμπροσθεν επιμέρους τμημάτων κύλισης απογείωσης ούτε σε θέσεις όπισθεν ή έμπροσθεν επιμέρους τμημάτων κύλισης προσγείωσης*. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | Οι παράμετροι *dSOR* και *Ψ* υπολογίζονται σε σχέση με την έναρξη κάθε επιμέρους τμήματος κύλισης επί του εδάφους. Το επίπεδο γεγονότος *LSEG* για μια θέση όπισθεν δεδομένου τμήματος κύλισης απογείωσης υπολογίζεται έτσι ώστε να συνάδει με την τυποποίηση της συνάρτησης της Δ*SOR’* υπολογίζεται κατ’ ουσίαν για το σημείο αναφοράς που βρίσκεται στην πλευρά του σημείου έναρξης του τμήματος, στην ίδια απόσταση *dSOR* με το πραγματικό σημείο, και προσαρμόζεται περαιτέρω με την Δ*SOR* προκειμένου να προκύψει το επίπεδο γεγονότος στο πραγματικό σημείο. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | |  | **Σημείωση: Οι τύποι (2.7.53), (2.7.54) και (2.7.55) απαλείφθηκαν κατά την τελευταία τροποποίηση του παρόντος παραρτήματος.**»∙ | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιζ) | | με την αντικατάσταση της ενότητας 2.8. με τίτλο «Προσδιορισμός επιπέδου θορύβου και πληθυσμού για κτήρια», με την ακόλουθη ενότητα: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | **«2.8   Έκθεση σε θόρυβο** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Προσδιορισμός της περιοχής που είναι εκτεθειμένη σε θόρυβο* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η εκτίμηση της περιοχής που είναι εκτεθειμένη σε θόρυβο βασίζεται σε σημεία αξιολόγησης του θορύβου σε ύψος 4 m ± 0,2 πάνω από το έδαφος, τα οποία αντιστοιχούν στα σημεία δεκτών, όπως ορίζονται στις ενότητες 2.5, 2.6 και 2.7, υπολογιζόμενα σε πλέγμα για μεμονωμένες πηγές. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Τα σημεία πλέγματος που βρίσκονται εντός κτιρίων συσχετίζονται με αποτέλεσμα επιπέδου θορύβου, με τον ορισμό των πλέον ήσυχων παρακείμενων σημείων δέκτη θορύβου εκτός κτιρίων, εκτός από τον αεροπορικό θόρυβο, όπου ο υπολογισμός πραγματοποιείται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η παρουσία κτιρίων και στην οποία περίπτωση χρησιμοποιείται άμεσα το σημείο δέκτη θορύβου που βρίσκεται εντός του κτιρίου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ανάλογα με την ανάλυση του πλέγματος, η αντίστοιχη περιοχή συσχετίζεται με κάθε σημείο υπολογισμού στο πλέγμα. Για παράδειγμα, με πλέγμα 10 m x 10 m, κάθε σημείο αξιολόγησης αντιπροσωπεύει περιοχή εκατόντετραγωνικών μέτρων (100m2) που είναι εκτεθειμένη στο υπολογιζόμενο επίπεδο θορύβου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Ορισμός σημείων αξιολόγησης του θορύβου σε κτίρια που δεν περιέχουν κατοικίες* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η εκτίμηση της έκθεσης στον θόρυβο των κτιρίων που δεν περιέχουν κατοικίες, όπως είναι τα σχολεία και τα νοσοκομεία, βασίζεται σε σημεία αξιολόγησης του θορύβου σε ύψος 4 ± 0,2 m πάνω από το έδαφος, τα οποία αντιστοιχούν στα σημεία δεκτών όπως ορίζονται στις ενότητες 2.5, 2.6 και 2.7. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για την εκτίμηση των κτιρίων που δεν περιέχουν κατοικίες και είναι εκτεθειμένα σε αεροπορικό θόρυβο, κάθε κτίριο συνδέεται με το πιο θορυβώδες σημείο δέκτη θορύβου που βρίσκεται εντός του ίδιου του κτιρίου ή, εάν δεν υπάρχει, στο πλέγμα γύρω από το κτίριο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για την εκτίμηση των κτιρίων που δεν περιέχουν κατοικίες και είναι εκτεθειμένα σε πηγές θορύβου που βρίσκονται επί του εδάφους, τα σημεία δεκτών τοποθετούνται σε απόσταση περίπου 0,1 m μπροστά από τις προσόψεις των κτιρίων. Οι ανακλάσεις από την υπό εξέταση πρόσοψη εξαιρούνται από τον υπολογισμό. Στη συνέχεια, το κτίριο συνδέεται με το πιο θορυβώδες σημείο δέκτη στις προσόψεις του. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Προσδιορισμός των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες εκτεθειμένες σε θόρυβο* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για την εκτίμηση της έκθεσης των κατοικιών σε θόρυβο και της έκθεσης των ατόμων που ζουν σε κατοικίες, εξετάζονται μόνο κτίρια κατοικιών. Δεν συσχετίζονται κατοικίες ή άτομα με άλλα κτίρια, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για κατοικία, όπως κτίρια που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως σχολεία, νοσοκομεία, κτίρια γραφείων και εργοστάσια. Ο συσχετισμός των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες με κτίρια κατοικιών βασίζεται στα πλέον πρόσφατα επίσημα στοιχεία, ανάλογα με τους σχετικούς εθνικούς κανονισμούς. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο αριθμός των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες, σε κτίρια κατοικιών, αποτελούν σημαντικές ενδιάμεσες παραμέτρους για την εκτίμηση της έκθεσης σε θόρυβο, ωστόσο τα στοιχεία για τις παραμέτρους αυτές δεν είναι πάντα διαθέσιμα. Κάτωθι διευκρινίζεται ο τρόπος που οι παράμετροι αυτές δύνανται να εξαχθούν βάσει δεδομένων που δύνανται να βρεθούν ευκολότερα. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Τα σύμβολα που χρησιμοποιούνται κατωτέρω είναι τα ακόλουθα: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *BA =* base area of the building (βασική έκταση του κτιρίου),  *DFS =* dwelling floor space (εμβαδόν κατοικίας)*,*  *DUFS =* dwelling unit floor space (εμβαδόν μονάδας κατοικίας),  *H =* height of the building (ύψος του κτιρίου),  *FSI =* dwelling floor space per person living in dwellings (εμβαδόν κατοικίας ανά άτομο που ζει σε κατοικίες),  *Dw =* number of dwellings (αριθμός κατοικιών)*,*  *Inh =* number of people living in dwellings (αριθμός ατόμων που ζουν σε κατοικίες)*,*  *NF =* number of floors (αριθμός ορόφων)*,*  *V =* volume of residential buildings (όγκος κτιρίων κατοικιών). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για τον υπολογισμό του αριθμού των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες, χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία της περίπτωσης 1 ή της περίπτωσης  2, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Περίπτωση 1: τα δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες είναι διαθέσιμα- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 1Α:  Ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες είναι γνωστός ή έχει εκτιμηθεί βάσει του αριθμού των μονάδων κατοικίας. Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες για το κτίριο ισούται με το άθροισμα του αριθμού των ατόμων που ζουν σε όλες τις μονάδες κατοικίας του κτιρίου: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.1) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 1Β: | | | | | | | | |
|  |  | | Ο αριθμός των κατοικιών ή των ατόμων που ζουν σε κατοικίες είναι γνωστός μόνο για οντότητες μεγαλύτερες του ενός κτιρίου, όπως για παράδειγμα περιοχές απογραφής, συνοικίες ή έναν ολόκληρο δήμο. Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των κατοικιών ή των ατόμων που ζουν σε κατοικίες για το κτίριο εκτιμάται βάσει του όγκου του- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.2α) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.2β) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο δείκτης “total” (σύνολο) αφορά εν προκειμένω την αντίστοιχη υπό εξέταση οντότητα. Ο όγκος του κτιρίου ισούται με το γινόμενο του εμβαδού βάσης του επί το ύψος του ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.3) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό το ύψος του κτιρίου, αυτό εκτιμάται βάσει του αριθμού των ορόφων του *NFbuilding*, θεωρώντας ότι το μέσο ύψος ορόφου είναι τρία μέτρα (3 m), ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.4) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστός ούτε ο αριθμός των ορόφων, χρησιμοποιείται μια προκαθορισμένη τιμή για τον αριθμό ορόφων, η οποία θεωρείται αντιπροσωπευτική για την περιοχή ή τον δήμο. Ο συνολικός όγκος των κτιρίων κατοικίας στην υπό εξέταση οντότητα Vtotal υπολογίζεται ως το άθροισμα των όγκων όλων των κτιρίων κατοικίας της οντότητας ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.5) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Περίπτωση 2: δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των ατόμων που ζουν σε κατοικίες. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες υπολογίζεται βάσει του μέσου εμβαδού κατοικίας ανά άτομο που ζει σε κατοικίες FSI. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστή η παράμετρος αυτή, χρησιμοποιείται μια προεπιλεγμένη τιμή. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 2Α: | | | | | | | | |
|  |  | | Το εμβαδόν του χώρου κατοικίας είναι γνωστό βάσει των μονάδων κατοικίας. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κάθε μονάδα κατοικίας υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.6) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο συνολικός αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες για το κτίριο δύναται να εκτιμηθεί όπως και στην περίπτωση 1Α. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 2Β:  Το εμβαδόν του χώρου κατοικίας είναι γνωστό για το σύνολο του κτιρίου, ήτοι είναι γνωστό το άθροισμα των εμβαδών χώρων κατοικίας όλων των μονάδων κατοικίας του κτιρίου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες υπολογίζεται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.7) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 2Γ: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Το εμβαδόν του χώρου κατοικίας είναι γνωστό μόνο για οντότητες μεγαλύτερες του ενός κτιρίου, όπως για παράδειγνα περιοχές απογραφής, συνοικίες ή έναν ολόκληρο δήμο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες για το κτίριο εκτιμάται βάσει του όγκου του κτιρίου, όπως αυτός περιγράφεται στην περίπτωση 1Β, ενώ ο συνολικός αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες εκτιμάται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.8) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | 2Δ: | | | | | | | | |
|  |  | | Το εμβαδόν χώρου κατοικίας είναι άγνωστο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, ο αριθμός των ατόμων που ζουν σε κατοικίες για το κτίριο εκτιμάται όπως περιγράφεται στην περίπτωση 2Β, ενώ το εμβαδόν χώρου κατοικίας εκτιμάται ως εξής: | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.9) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Ο συντελεστής 0,8 είναι ο συντελεστής μετατροπής μεικτού εμβαδού σε εμβαδόν χώρου κατοικίας. Σε περίπτωση που είναι γνωστό ότι υπάρχει διαφορετικός συντελεστής που είναι αντιπροσωπευτικός για την περιοχή, τότε χρησιμοποιείται και τεκμηριώνεται αυτός αντί του προαναφερθέντος συντελεστή. Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστός ο αριθμός των ορόφων του κτιρίου, τότε υπολογίζεται βάσει του ύψους του κτιρίου, Hbuilding, με τον οποίο υπολογισμό προκύπτει συνήθως μη ακέραιος αριθμός ορόφων- | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (2.8.10) | | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που δεν είναι γνωστό ούτε το ύψος του κτιρίου ούτε ο αριθμός ορόφων, τότε χρησιμοποιείται μια προεπιλεγμένη τιμή για τον αριθμό ορόφων αντιπροσωπευτική για την περιοχή ή τον δήμο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Ορισμός σημείων αξιολόγησης του θορύβου σε κατοικίες και άτομα που ζουν σε κατοικίες* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Η εκτίμηση της έκθεσης των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες στον θόρυβο βασίζεται σε σημεία αξιολόγησης του θορύβου σε ύψος 4 ± 0,2 m πάνω από το έδαφος, τα οποία αντιστοιχούν στα σημεία δεκτών όπως προβλέπονται στις ενότητες 2.5, 2.6 και 2.7. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για τον υπολογισμό του αριθμού των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες, όσον αφορά τον αεροπορικό θόρυβο, όλες οι κατοικίες και τα άτομα που ζουν σε κατοικίες ενός κτιρίου συνδέονται με το πιο θορυβώδες σημείο δέκτη θορύβου που βρίσκεται εντός του ίδιου του κτιρίου ή, σε περίπτωση που δεν υπάρχει, στο πλέγμα γύρω από το κτίριο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για τον υπολογισμό του αριθμού των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες, όσον αφορά πηγές θορύβου που βρίσκονται επί του εδάφους, τα σημεία δεκτών τοποθετούνται σε απόσταση περίπου 0,1 m μπροστά από τις προσόψεις κτιρίων κατοικιών. Οι ανακλάσεις από την υπό εξέταση πρόσοψη εξαιρούνται από τον υπολογισμό. Για τον εντοπισμό των σημείων δεκτών, χρησιμοποιείται η ακόλουθη διαδικασία της περίπτωσης 1 ή της περίπτωσης 2. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Περίπτωση 1: προσόψεις που υποδιαιρούνται σε τακτά διαστήματα σε κάθε πρόσοψη | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σχήμα 2.8.α | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | **Παράδειγμα θέσης σημείων δεκτών γύρω από ένα κτίριο με τη χρήση της διαδικασίας της περίπτωσης 1** | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Image 71 | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (α) | Τα τμήματα που έχουν μήκος άνω των πέντε μέτρων (5 m) υποδιαιρούνται σε τακτά διαστήματα με το μεγαλύτερο δυνατό μήκος, το οποίο δεν υπερβαίνει τα πέντε μέτρα (5 m). Τα σημεία δεκτών τοποθετούνται στο μέσο του κάθε τακτού διαστήματος. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | | (β) | Τα εναπομείναντα τμήματα μήκους άνω των δυόμιση μέτρων (2,5 m) αναπαρίστανται από ένα (1) σημείο δέκτη στο μέσο κάθε τμήματος. | | | | | | | |
|  |  | |  |  | | | | | | | |
|  |  | | (γ) | Τα εναπομείναντα παρακείμενα τμήματα συνολικού μήκους άνω των πέντε μέτρων (5 m) θεωρούνται πολυγραμμικά αντικείμενα κατά τρόπο παρόμοιο με αυτόν που περιγράφεται στα στοιχεία α) και β). | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Περίπτωση 2: προσόψεις που υποδιαιρούνται σε καθορισμένη απόσταση από το αρχικό σημείο του πολυγώνου | | | | | | | | |
|  |  | | Image 72 | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (α) | | Οι προσόψεις εξετάζονται χωριστά ή υποδιαιρούνται ανά πέντε μέτρα (5 m) από τη θέση έναρξης και μετά, με τη θέση δέκτη να τοποθετείται στο μέσον του ημίσεος της απόστασης της πρόσοψης ή του τμήματος των πέντε μέτρων (5 m). | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | | (β) | | Όσον αφορά το εναπομείναν τμήμα, το σημείο δέκτη βρίσκεται στο μέσο του. | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | *Ορισμός κατοικιών και ατόμων που ζουν σε κατοικίες σε σημεία δεκτών* | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τη θέση των κατοικιών στο περίγραμμα του κτιρίου, η εν λόγω κατοικία και τα άτομα που ζουν στην εν λόγω κατοικία συσχετίζονται με το σημείο δέκτη στην πιο εκτεθειμένη πρόσοψη της εν λόγω κατοικίας. Για παράδειγμα, για μονοκατοικίες πανταχόθεν ελεύθερες, ημιελεύθερα σπίτια και μεζονέτες, ή πολυκατοικίες, όπου είναι γνωστή η εσωτερική κατάτμηση του κτιρίου, ή για κτίρια που έχουν εμβαδό που καταδεικνύει την ύπαρξη μίας κατοικίας ανά όροφο ή για κτίρια που έχουν εμβαδό και ύψος που καταδεικνύουν την ύπαρξη μίας κατοικίας ανά κτίριο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τη θέση των κατοικιών στο περίγραμμα του κτιρίου, όπως εξηγείται ανωτέρω, χρησιμοποιείται μία από τις δύο ακόλουθες μεθόδους, κατά περίπτωση, για κάθε κτίριο χωριστά για την εκτίμηση της έκθεσης σε θόρυβο των κατοικιών και των ατόμων σε κατοικίες εντός των κτιρίων: | | | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | | (α) | | Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι κατοικίες είναι διατεταγμένες εντός της πολυκατοικίας με τέτοιον τρόπο ώστε να έχουν μία μόνο πρόσοψη εκτεθειμένη σε θόρυβο: | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, η σύνδεση του αριθμού των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες με τα σημεία δεκτών σταθμίζεται βάσει του μήκους της αναπαριστώμενης πρόσοψης, σύμφωνα με τη διαδικασία της περίπτωσης 1 ή της περίπτωσης 2, ώστε το άθροισμα όλων των σημείων δεκτών να αναπαριστά τον συνολικό αριθμό των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες που συσχετίζονται με το κτίριο. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (β) | | Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι κατοικίες είναι διατεταγμένες εντός της πολυκατοικίας με τέτοιον τρόπο ώστε περισσότερες από μία προσόψεις να είναι εκτεθειμένες σε θόρυβο ή δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των προσόψεων των κατοικιών που είναι εκτεθειμένες σε θόρυβο: | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Στην περίπτωση αυτή, για κάθε κτίριο, το σύνολο των σχετικών θέσεων του δέκτη διαιρείται σε ένα κατώτερο και ένα ανώτερο ήμισυ με βάση τη διάμεση (\*) τιμή των υπολογιζόμενων επιπέδων εκτίμησης για κάθε κτίριο. Σε περίπτωση περιττού αριθμού σημείων δεκτών, εφαρμόζεται η διαδικασία, εξαιρουμένης της θέσης του δέκτη με το χαμηλότερο επίπεδο θορύβου. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | Για κάθε σημείο δέκτη στο ανώτερο ήμισυ του συνόλου δεδομένων, ο αριθμός των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες κατανέμεται ισομερώς, ώστε το άθροισμα όλων των σημείων δεκτών στο ανώτερο ήμισυ του συνόλου δεδομένων να αναπαριστά τον συνολικό αριθμό των κατοικιών και των ατόμων που ζουν σε κατοικίες. Δεν συσχετίζονται κατοικίες ή άτομα που ζουν σε κατοικίες σε δέκτες στο κατώτερο ήμισυ του συνόλου δεδομένων (\*\*). | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*)  Η διάμεση τιμή είναι η τιμή που χωρίζει το ανώτερο ήμισυ (50 %) από το κατώτερο ήμισυ (50 %) ενός συνόλου δεδομένων. | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  |  | | (\*\*)  Το κατώτερο ήμισυ του συνόλου δεδομένων μπορεί να εξομοιωθεί με την παρουσία σχετικά ήσυχων προσόψεων. Σε περίπτωση που είναι γνωστό εκ των προτέρων, όπως για παράδειγμα . βάσει της θέσης των κτιρίων σε σχέση με τις κυρίαρχες πηγές θορύβου, σε ποιες θέσεις δεκτών θα παρατηρηθούν τα υψηλότερα/χαμηλότερα επίπεδα θορύβου, δεν απαιτείται ο υπολογισμός του θορύβου για το κατώτερο ήμισυ.»∙ | | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (ιη) | | με την τροποποίηση του Προσαρτήματος Δ ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | Με την αντικατάσταση του κειμένου κάτω από τον Πίνακα Δ-1 που αρχίζει και τελειώνει με τη φράση «Οι συντελεστές εξασθένησης του πίνακα Δ-1 … η ακόλουθη μεθοδολογία.» (πρώτη μέχρι πέμπτη γραμμή), με το ακόλουθο κείμενο: | | | | | | |
|  |  | |  | | «Οι συντελεστές εξασθένισης του πίνακα Δ-1 δύνανται να θεωρηθούν έγκυροι για λογικά φάσματα θερμοκρασίας και υγρασίας. Ωστόσο, για να ελεγχθεί αν απαιτούνται προσαρμογές, χρησιμοποιείται το μοντέλο SAE ARP-5534 για να υπολογιστεί ο μέσος όρος των συντελεστών ατμοσφαιρικής απορρόφησης για μέση θερμοκρασία αερολιμένα *T* και σχετική υγρασία *RH*. Σε περίπτωση που, βάσει σύγκρισης αυτών των συντελεστών με εκείνους που δίνονται στον πίνακα Δ-1, κρίνεται ότι απαιτείται προσαρμογή, τότε χρησιμοποιείται η ακόλουθη μεθοδολογία.»∙ και | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση των σημείων 2 και 3 κάτω από τον Πίνακα Δ-1, με τα ακόλουθα σημεία: | | | | | | |
|  |  | |  | | «2. Στη συνέχεια, το διορθωμένο φάσμα προσαρμόζεται σε καθεμία από τις δέκα (10) πρότυπες αποστάσεις NPD di χρησιμοποιώντας ρυθμούς εξασθένισης τόσο i) για την ατμόσφαιρα του SAE AIR-1845 όσο και ii) για την ατμόσφαιρα που ορίζει ο χρήστης (βάσει του SAE ARP-5534). | | | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | |  | | i) | | Για την ατμόσφαιρα του SAE AIR-1845: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (D-2) | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | | ii) | | Για την ατμόσφαιρα που ορίζει ο χρήστης: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (D-3) | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | όπου α*n,5534* είναι ο συντελεστής ατμοσφαιρικής απορροφητικότητας για τη ζώνη συχνοτήτων n (εκφραζόμενος σε dB/m) που υπολογίζεται με τη χρήση του SAE ARP-5534 υπό θερμοκρασία *T* και σχετική υγρασία *RH*. | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | |  | |  | | 3. Σε κάθε απόσταση NPD *di* τα δύο (2) φάσματα έχουν υποβληθεί σε A-στάθμιση και άθροιση των decibel για τον καθορισμό των συνακόλουθων Α-σταθμισμένων επιπέδων *LA,5534* και *LA,ref*, τα οποία αφαιρούνται στη συνέχεια αυτόματα ως εξής: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | |  | (D-4) |   »∙ | | | | |
|  |  | |  | |  | | | | | | |
|  |  | | (ιθ) | | με την τροποποίηση του Προσαρτήματος ΣΤ ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (i) | | με την αντικατάσταση του Πίνακα ΣΤ-1, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «Κατηγορία | Συντελεστής | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 | | 1 | AR | 83,1 | 89,2 | 87,7 | 93,1 | 100,1 | 96,7 | 86,8 | 76,2 | | BR | 30,0 | 41,5 | 38,9 | 25,7 | 32,5 | 37,2 | 39,0 | 40,0 | | AP | 97,9 | 92,5 | 90,7 | 87,2 | 84,7 | 88,0 | 84,4 | 77,1 | | BP | -1,3 | 7,2 | 7,7 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | | 2 | AR | 88,7 | 93,2 | 95,7 | 100,9 | 101,7 | 95,1 | 87,8 | 83,6 | | BR | 30,0 | 35,8 | 32,6 | 23,8 | 30,1 | 36,2 | 38,3 | 40,1 | | AP | 105,5 | 100,2 | 100,5 | 98,7 | 101,0 | 97,8 | 91,2 | 85,0 | | BP | -1,9 | 4,7 | 6,4 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | | 3 | AR | 91,7 | 96,2 | 98,2 | 104,9 | 105,1 | 98,5 | 91,1 | 85,6 | | BR | 30,0 | 33,5 | 31,3 | 25,4 | 31,8 | 37,1 | 38,6 | 40,6 | | AP | 108,8 | 104,2 | 103,5 | 102,9 | 102,6 | 98,5 | 93,8 | 87,5 | | BP | 0,0 | 3,0 | 4,6 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | | 4a | AR | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | BR | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | AP | 93,0 | 93,0 | 93,5 | 95,3 | 97,2 | 100,4 | 95,8 | 90,9 | | BP | 4,2 | 7,4 | 9,8 | 11,6 | 15,7 | 18,9 | 20,3 | 20,6 | | 4b | AR | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | BR | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | AP | 99,9 | 101,9 | 96,7 | 94,4 | 95,2 | 94,7 | 92,1 | 88,6 | | BP | 3,2 | 5,9 | 11,9 | 11,6 | 11,5 | 12,6 | 11,1 | 12,0 | | 5 | AR |  |  |  |  |  |  |  |  | | BR |  |  |  |  |  |  |  |  | | AP |  |  |  |  |  |  |  |  | | BP |  |  |  |  |  |  |  | »∙και | | | | | |
|  |  | |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση του Πίνακα ΣΤ-4, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «Περιγραφή | Ελάχιστη ταχύτητα για την οποία ισχύει η τιμή [km/h] | Μέγιστη ταχύτητα για την οποία ισχύει η τιμή [km/h] | Κατη-γορία | αm  (63  Hz) | αm  (125 Hz) | αm  (250 Hz) | αm  (500 Hz) | αm  (1 kHz) | αm  (2 kHz) | αm  (4 kHz) | αm  (8 kHz) | βm | | Επιφάνεια (οδού) αναφοράς | -- | -- | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 1 στρώση ZOAB (άσφαλτος που έχει βελτιστο-ποιηθεί για τη μείωση του θορύβου) | 50 | 130 | 1 | 0,0 | 5,4 | 4,3 | 4,2 | -1,0 | -3,2 | -2,6 | 0,8 | -6,5 | | 2 | 7,9 | 4,3 | 5,3 | -0,4 | -5,2 | -4,6 | -3,0 | -1,4 | 0,2 | | 3 | 9,3 | 5,0 | 5,5 | -0,4 | -5,2 | -4,6 | -3,0 | -1,4 | 0,2 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 2 στρώσεις ZOAB | 50 | 130 | 1 | 1,6 | 4,0 | 0,3 | -3,0 | -4,0 | -6,2 | -4,8 | -2,0 | -3,0 | | 2 | 7,3 | 2,0 | -0,3 | -5,2 | -6,1 | -6,0 | -4,4 | -3,5 | 4,7 | | 3 | 8,3 | 2,2 | -0,4 | -5,2 | -6,2 | -6,1 | -4,5 | -3,5 | 4,7 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 2 στρώσεις ZOAB (λεπτή) | 80 | 130 | 1 | -1,0 | 3,0 | -1,5 | -5,3 | -6,3 | -8,5 | -5,3 | -2,4 | -0,1 | | 2 | 7,9 | 0,1 | -1,9 | -5,9 | -6,1 | -6,8 | -4,9 | -3,8 | -0,8 | | 3 | 9,4 | 0,2 | -1,9 | -5,9 | -6,1 | -6,7 | -4,8 | -3,8 | -0,9 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | SMA-NL5 | 40 | 80 | 1 | 10,3 | -0,9 | 0,9 | 1,8 | -1,8 | -2,7 | -2,0 | -1,3 | -1,6 | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | SMA-NL8 | 40 | 80 | 1 | 6,0 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | -0,6 | -1,2 | -0,7 | -0,7 | -1,4 | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Εκτραχυ-μένο με μεταλλική βούρτσα σκυρόδεμα | 70 | 120 | 1 | 8,2 | -0,4 | 2,8 | 2,7 | 2,5 | 0,8 | -0,3 | -0,1 | 1,4 | | 2 | 0,3 | 4,5 | 2,5 | -0,2 | -0,1 | -0,5 | -0,9 | -0,8 | 5,0 | | 3 | 0,2 | 5,3 | 2,5 | -0,2 | -0,1 | -0,6 | -1,0 | -0,9 | 5,5 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Βελτιστο-ποιημένο σκυρόδεμα που είναι εκτραχυ-μένο με μεταλλική βούρτσα | 70 | 80 | 1 | -0,2 | -0,7 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | -1,6 | -2,0 | -1,8 | 1,0 | | 2 | -0,7 | 3,0 | -2,0 | -1,4 | -1,8 | -2,7 | -2,0 | -1,9 | -6,6 | | 3 | -0,5 | 4,2 | -1,9 | -1,3 | -1,7 | -2,5 | -1,8 | -1,8 | -6,6 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Εκτραχυ-μένο με λεπτή μεταλλική σκούπα σκυρόδεμα | 70 | 120 | 1 | 8,0 | -0,7 | 4,8 | 2,2 | 1,2 | 2,6 | 1,5 | -0,6 | 7,6 | | 2 | 0,2 | 8,6 | 7,1 | 3,2 | 3,6 | 3,1 | 0,7 | 0,1 | 3,2 | | 3 | 0,1 | 9,8 | 7,4 | 3,2 | 3,1 | 2,4 | 0,4 | 0,0 | 2,0 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Επεξεργα-σμένη επιφάνεια | 50 | 130 | 1 | 8,3 | 2,3 | 5,1 | 4,8 | 4,1 | 0,1 | -1,0 | -0,8 | -0,3 | | 2 | 0,1 | 6,3 | 5,8 | 1,8 | -0,6 | -2,0 | -1,8 | -1,6 | 1,7 | | 3 | 0,0 | 7,4 | 6,2 | 1,8 | -0,7 | -2,1 | -1,9 | -1,7 | 1,4 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Μεταλλικά στοιχεία που προστί-θενται εντός του σκυροδέ-ματος σε διάταξη ψαροκό-καλου | 30 | 60 | 1 | 27,0 | 16,2 | 14,7 | 6,1 | 3,0 | -1,0 | 1,2 | 4,5 | 2,5 | | 2 | 29,5 | 20,0 | 17,6 | 8,0 | 6,2 | -1,0 | 3,1 | 5,2 | 2,5 | | 3 | 29,4 | 21,2 | 18,2 | 8,4 | 5,6 | -1,0 | 3,0 | 5,8 | 2,5 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Μεταλλικά στοιχεία που προστί-θενται εντός του σκυροδέ-ματος όχι σε διάταξη ψαροκό-καλου | 30 | 60 | 1 | 31,4 | 19,7 | 16,8 | 8,4 | 7,2 | 3,3 | 7,8 | 9,1 | 2,9 | | 2 | 34,0 | 23,6 | 19,8 | 10,5 | 11,7 | 8,2 | 12,2 | 10,0 | 2,9 | | 3 | 33,8 | 24,7 | 20,4 | 10,9 | 10,9 | 6,8 | 12,0 | 10,8 | 2,9 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Μεταλλικά στοιχεία για απορρό-φηση του θορύβου | 30 | 60 | 1 | 26,8 | 13,7 | 11,9 | 3,9 | -1,8 | -5,8 | -2,7 | 0,2 | -1,7 | | 2 | 9,2 | 5,7 | 4,8 | 2,3 | 4,4 | 5,1 | 5,4 | 0,9 | 0,0 | | 3 | 9,1 | 6,6 | 5,2 | 2,6 | 3,9 | 3,9 | 5,2 | 1,1 | 0,0 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Λεπτή στρώση Α | 40 | 130 | 1 | 10,4 | 0,7 | -0,6 | -1,2 | -3,0 | -4,8 | -3,4 | -1,4 | -2,9 | | 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,5 | | 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,3 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | Λεπτή στρώση Β | 40 | 130 | 1 | 6,8 | -1,2 | -1,2 | -0,3 | -4,9 | -7,0 | -4,8 | -3,2 | -1,8 | | 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,5 | | 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,3 | | 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0»∙ | | | | | |
|  |  | |  | |  | |  | | | | |
|  |  | | (κ) | | με την τροποποίηση του Προσαρτήματος Ζ ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (i) | | με την αντικατάσταση του δεύτερου πίνακα του Πίνακα Ζ-1, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  |  | | --- | --- | --- | | «Lr,TR,i | | | |  | | | | Μήκος κύματος | Τραχύτητα σιδηροτροχιάς | | | E | M | | EN ISO 3095:2013 (Καλά συντηρημένη και πολύ λεία) | Μέσο δίκτυο (Κανονικά συντηρημένη) | | 2 000  mm | 17,1 | 35,0 | | 1 600  mm | 17,1 | 31,0 | | 1 250  mm | 17,1 | 28,0 | | 1 000  mm | 17,1 | 25,0 | | 800  mm | 17,1 | 23,0 | | 630  mm | 17,1 | 20,0 | | 500  mm | 17,1 | 17,0 | | 400  mm | 17,1 | 13,5 | | 315  mm | 15,0 | 10,5 | | 250  mm | 13,0 | 9,0 | | 200  mm | 11,0 | 6,5 | | 160  mm | 9,0 | 5,5 | | 125  mm | 7,0 | 5,0 | | 100  mm | 4,9 | 3,5 | | 80  mm | 2,9 | 2,0 | | 63  mm | 0,9 | 0,1 | | 50  mm | -1,1 | -0,2 | | 40  mm | -3,2 | -0,3 | | 31,5  mm | -5,0 | -0,8 | | 25  mm | -5,6 | -3,0 | | 20  mm | -6,2 | -5,0 | | 16  mm | -6,8 | -7,0 | | 12,5  mm | -7,4 | -8,0 | | 10  mm | -8,0 | -9,0 | | 8  mm | -8,6 | -10,0 | | 6,3  mm | -9,2 | -12,0 | | 5  mm | -9,8 | -13,0 | | 4  mm | -10,4 | -14,0 | | 3,15  mm | -11,0 | -15,0 | | 2,5  mm | -11,6 | -16,0 | | 2  mm | -12,2 | -17,0 | | 1,6  mm | -12,8 | -18,0 | | 1,25  mm | -13,4 | -19,0 | | 1  mm | -14,0 | -19,0 | | 0,8  mm | -14,0 | -19,0 »∙ | | | | | |
|  |  | |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση του Πίνακα Ζ-2, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «A3,i | | | | | | | |  |  | | --- | --- | | 1.1. | Μήκος κύματος | | Φορτίο τροχού 50 kN – διάμετρος τροχού 360 mm | Φορτίο τροχού 50 kN – διάμετρος τροχού 680 mm | Φορτίο τροχού 50 kN – διάμετρος τροχού 920 mm | Φορτίο τροχού 25 kN – διάμετρος τροχού 920 mm | Φορτίο τροχού 100 kN – διάμετρος τροχού 920 mm | | 2 000  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 1 600  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 1 250  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 1 000  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 800  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 630  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 500  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 400  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 315  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 250  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 200  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 160  mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | | 125  mm | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,2 | | 100  mm | 0,0 | -0,1 | -0,1 | 0,0 | -0,3 | | 80  mm | -0,1 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | -0,6 | | 63  mm | -0,2 | -0,3 | -0,6 | -0,3 | -1,0 | | 50  mm | -0,3 | -0,7 | -1,1 | -0,5 | -1,8 | | 40  mm | -0,6 | -1,2 | -1,3 | -1,1 | -3,2 | | 31,5  mm | -1,0 | -2,0 | -3,5 | -1,8 | -5,4 | | 25  mm | -1,8 | -4,1 | -5,3 | -3,3 | -8,7 | | 20  mm | -3,2 | -6,0 | -8,0 | -5,3 | -12,2 | | 16  mm | -5,4 | -9,2 | -12,0 | -7,9 | -16,7 | | 12,5  mm | -8,7 | -13,8 | -16,8 | -12,8 | -17,7 | | 10  mm | -12,2 | -17,2 | -17,7 | -16,8 | -17,8 | | 8  mm | -16,7 | -17,7 | -18,0 | -17,7 | -20,7 | | 6,3  mm | -17,7 | -18,6 | -21,5 | -18,2 | -22,1 | | 5  mm | -17,8 | -21,5 | -21,8 | -20,5 | -22,8 | | 4  mm | -20,7 | -22,3 | -22,8 | -22,0 | -24,0 | | 3,15  mm | -22,1 | -23,1 | -24,0 | -22,8 | -24,5 | | 2,5  mm | -22,8 | -24,4 | -24,5 | -24,2 | -24,7 | | 2  mm | -24,0 | -24,5 | -25,0 | -24,5 | -27,0 | | 1,6  mm | -24,5 | -25,0 | -27,3 | -25,0 | -27,8 | | 1,25  mm | -24,7 | -28,0 | -28,1 | -27,4 | -28,6 | | 1  mm | -27,0 | -28,8 | -28,9 | -28,2 | -29,4 | | 0,8  mm | -27,8 | -29,6 | -29,7 | -29,0 | -30,2 »∙ | | | | | |
|  |  | |  | | (iii) | | με την αντικατάσταση του πρώτου πίνακα του Πίνακα Ζ-3, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | *«LH,TR,i* | | | | | | | | | | Συχνό-τητα | Βάση σιδηροτροχιάς / Τύπος υποθέματος σιδηροτροχιάς | | | | | | | | | M/S | M/M | M/H | B/S | B/M | B/H | W | D | | Μονοκόμ-ματος στρωτήρας σε μαλακό υπόθεμα σιδηρο-τροχιάς | Μονοκόμ-ματος στρωτήρας σε υπόθεμα σιδηροτροχιάς μέτριας ακαμψίας | Μονοκόμ-ματος στρωτήρας σε άκαμπτο υπόθεμα σιδηρο-τροχιάς | Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε μαλακό υπόθεμα σιδηρο-τροχιάς | Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε υπόθεμα σιδηρο-τροχιάς μέτριας ακαμψίας | Στρωτήρας σε δύο κομμάτια σε άκαμπτο υπόθεμα σιδηρο-τροχιάς | Στρωτήρες από ξύλο | Άμεση στερέωση σε γέφυρες | | 50  Hz | 53,3 | 50,9 | 50,1 | 50,9 | 50,0 | 49,8 | 44,0 | 75,4 | | 63  Hz | 59,3 | 57,8 | 57,2 | 56,6 | 56,1 | 55,9 | 51,0 | 77,4 | | 80  Hz | 67,2 | 66,5 | 66,3 | 64,3 | 64,1 | 64,0 | 59,9 | 81,4 | | 100  Hz | 75,9 | 76,8 | 77,2 | 72,3 | 72,5 | 72,5 | 70,8 | 87,1 | | 125  Hz | 79,2 | 80,9 | 81,6 | 75,4 | 75,8 | 75,9 | 75,1 | 88,0 | | 160  Hz | 81,8 | 83,3 | 84,0 | 78,5 | 79,1 | 79,4 | 76,9 | 89,7 | | 200  Hz | 84,2 | 85,8 | 86,5 | 81,8 | 83,6 | 84,4 | 77,2 | 83,4 | | 250  Hz | 88,6 | 90,0 | 90,7 | 86,6 | 88,7 | 89,7 | 80,9 | 87,7 | | 315  Hz | 91,0 | 91,6 | 92,1 | 89,1 | 89,6 | 90,2 | 85,3 | 89,8 | | 400  Hz | 94,5 | 93,9 | 94,3 | 91,9 | 89,7 | 90,2 | 92,5 | 97,5 | | 500  Hz | 97,0 | 95,6 | 95,8 | 94,5 | 90,6 | 90,8 | 97,0 | 99,0 | | 630  Hz | 99,2 | 97,4 | 97,0 | 97,5 | 93,8 | 93,1 | 98,7 | 100,8 | | 800  Hz | 104,0 | 101,7 | 100,3 | 104,0 | 100,6 | 97,9 | 102,8 | 104,9 | | 1 000  Hz | 107,1 | 104,4 | 102,5 | 107,9 | 104,7 | 101,1 | 105,4 | 111,8 | | 1 250  Hz | 108,3 | 106,0 | 104,2 | 108,9 | 106,3 | 103,4 | 106,5 | 113,9 | | 1 600  Hz | 108,5 | 106,8 | 105,4 | 108,8 | 107,1 | 105,4 | 106,4 | 115,5 | | 2 000  Hz | 109,7 | 108,3 | 107,1 | 109,8 | 108,8 | 107,7 | 107,5 | 114,9 | | 2 500  Hz | 110,0 | 108,9 | 107,9 | 110,2 | 109,3 | 108,5 | 108,1 | 118,2 | | 3 150  Hz | 110,0 | 109,1 | 108,2 | 110,1 | 109,4 | 108,7 | 108,4 | 118,3 | | 4 000  Hz | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 | 118,4 | | 5 000  Hz | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 | 118,9 | | 6 300  Hz | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 | 117,5 | | 8 000  Hz | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 | 117,9 | | 10 000  Hz | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 | 118,6»∙ | | | | | | | |
|  |  | |  | | (iv) | | με την τροποποίηση του Πίνακα Ζ-3 ως ακολούθως: | | | | |
|  |  | |  | |  | | (αα) | | με την τροποποίηση του πίνακα με τίτλο «LH,VEH,I» ως ακολούθως: | | |
|  |  | |  | |  | |  | | (αΑ) | με την αντικατάσταση της φράσης «316Hz» (πρώτη στήλη, εντέκατη σειρά), με τη φράση «315Hz»∙ | |
|  |  | |  | |  | |  | | (βΒ) | με την αντικατάσταση της φράσης «3 160Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή πρώτη σειρά), με τη φράση «3 150Hz»∙και | |
|  |  | |  | |  | |  | | (γΓ) | με την αντικατάσταση της φράσης «6 350Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή τέταρτη σειρά), με τη φράση «6 300Hz»∙ | |
|  |  | |  | |  | | (ββ) | | με την τροποποίηση του πίνακα με τίτλο «LH,VEH,SUP, i» ως ακολούθως: | | |
|  |  | |  | |  | |  | | (αΑ) | με την αντικατάσταση της φράσης «316Hz» (πρώτη στήλη, εντέκατη σειρά), με τη φράση «315Hz»∙ | |
|  |  | |  | |  | |  | | (ββ) | με την αντικατάσταση της φράσης «3 160Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή πρώτη σειρά), με τη φράση «3 150Hz»∙και | |
|  |  | |  | |  | |  | | (γγ) | με την αντικατάσταση της φράσης «6 350Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή τέταρτη σειρά), με τη φράση «6 300Hz»∙ | |
|  |  | |  | | (v) | | με την αντικατάσταση του Πίνακα Ζ-4, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | |
|  |  | |  | |  | | |  |  | | --- | --- | | «LR,IMPACT,i | | | Μήκος κύματος | Μονή αλλαγή τροχιάς/αρμός/διασταύρωση/100 m | | 2 000  mm | 22,0 | | 1 600  mm | 22,0 | | 1 250  mm | 22,0 | | 1 000  mm | 22,0 | | 800  mm | 22,0 | | 630  mm | 20,0 | | 500  mm | 16,0 | | 400  mm | 15,0 | | 315  mm | 14,0 | | 250  mm | 15,0 | | 200  mm | 14,0 | | 160  mm | 12,0 | | 125  mm | 11,0 | | 100  mm | 10,0 | | 80  mm | 9,0 | | 63  mm | 8,0 | | 50  mm | 6,0 | | 40  mm | 3,0 | | 31,5  mm | 2,0 | | 25  mm | -3,0 | | 20  mm | -8,0 | | 16  mm | -13,0 | | 12,5  mm | -17,0 | | 10  mm | -19,0 | | 8  mm | -22,0 | | 6,3  mm | -25,0 | | 5  mm | -26,0 | | 4  mm | -32,0 | | 3,15  mm | -35,0 | | 2,5  mm | -40,0 | | 2  mm | -43,0 | | 1,6  mm | -45,0 | | 1,25  mm | -47,0 | | 1  mm | -49,0 | | 0,8  mm | -50,0 » | | | | | |
|  |  | | (vi) | | με την τροποποίηση του Πίνακα Ζ-5 ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | Με την αντικατάσταση της φράσης «316 Hz» (πρώτη στήλη, δωδέκατη σειρά), με τη φράση «315 Hz»· | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «3 160 Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή δεύτερη σειρά), με τη φράση «3 150 Hz»· | | | | |
|  |  | |  | | (γγ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «6 350 Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή πέμπτη σειρά), με τη φράση «6 300 Hz»· | | | | |
|  |  | |  | | (δδ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «140,0» (τέταρτη στήλη, εικοστή πέμπτη σειρά), με τη φράση «81,4»·και | | | | |
|  |  | |  | | (εε) | | με την αντικατάσταση της φράσης «140,0» (πέμπτη στήλη, εικοστή πέμπτη σειρά), με τη φράση «80,7»∙ | | | | |
|  |  | | (vii) | | με την τροποποίηση του Πίνακα Ζ-6 ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | Με την αντικατάσταση της φράσης «3 16 Hz» (πρώτη στήλη, εντέκατη σειρά), με τη φράση «315Hz»· | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «3 160 Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή πρώτη σειρά), με τη φράση «3 150 Hz»·και | | | | |
|  |  | |  | | (γγ) | | με την αντικατάσταση της φράσης «6 350 Hz» (πρώτη στήλη, εικοστή τέταρτη σειρά), με τη φράση «6 300 Hz»∙ και | | | | |
|  |  | | (viii) | | με την αντικατάσταση του Πίνακα Ζ-7, με τον ακόλουθο πίνακα: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  |  | | --- | --- | --- | | « ***LH,*bridge*,i*** | | | | Συχνότητα | +10 dB(A) | +15 dB(A) | | 50  Hz | 85,2 | 90,1 | | 63  Hz | 87,1 | 92,1 | | 80  Hz | 91,0 | 96,0 | | 100  Hz | 94,0 | 99,5 | | 125  Hz | 94,4 | 99,9 | | 160  Hz | 96,0 | 101,5 | | 200  Hz | 92,5 | 99,6 | | 250  Hz | 96,7 | 103,8 | | 315  Hz | 97,4 | 104,5 | | 400  Hz | 99,4 | 106,5 | | 500  Hz | 100,7 | 107,8 | | 630  Hz | 102,5 | 109,6 | | 800  Hz | 107,1 | 116,1 | | 1 000  Hz | 109,8 | 118,8 | | 1 250  Hz | 112,0 | 120,9 | | 1 600  Hz | 107,2 | 109,5 | | 2 000  Hz | 106,8 | 109,1 | | 2 500  Hz | 107,3 | 109,6 | | 3 150  Hz | 99,3 | 102,0 | | 4 000  Hz | 91,4 | 94,1 | | 5 000  Hz | 86,9 | 89,6 | | 6 300  Hz | 79,7 | 83,6 | | 8 000  Hz | 75,1 | 79,0 | | 10 000  Hz | 70,8 | 74,7 »∙ και | | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (κα) | | με την τροποποίηση του Προσαρτήματος Θ ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (i) | | Με την αντικατάσταση του τίτλου αυτού, με τον τίτλο «Βάση δεδομένων για πηγές αεροπορικού θορύβου – δεδομένα θορύβου και επιδόσεων αεροσκαφών (ANP)»∙και | | | | | | |
|  |  | | (ii) | | με την αντικατάσταση στον Πίνακα Θ-1 των σειρών που αρχίζουν με τη σειρά «F10062 A D-42 0,4731 0,1565» και τελειώνουν με τη σειρά «SF340 D ZERO 0,075», με τις ακόλουθες σειρές: | | | | | | |
|  |  | |  | | |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «737800 | A | A\_00 |  |  |  | 0,0596977 | | 737800 | A | A\_01 |  |  |  | 0,066122 | | 737800 | A | A\_05 |  |  |  | 0,078996 | | 737800 | A | A\_15 |  |  |  | 0,111985 | | 737800 | A | A\_30 |  |  | 0,383611 | 0,117166 | | 7378MAX | A | A\_00 | 0 | 0 | 0 | 0,076682 | | 7378MAX | A | A\_00 |  |  |  | 0,056009 | | 7378MAX | A | A\_01 | 0 | 0 | 0 | 0,091438 | | 7378MAX | A | A\_01 |  |  |  | 0,066859 | | 7378MAX | A | A\_05 | 0 | 0 | 0 | 0,106627 | | 7378MAX | A | A\_05 |  |  |  | 0,077189 | | 7378MAX | A | A\_15 | 0 | 0 | 0,395117 | 0,165812 | | 7378MAX | A | A\_15 |  |  |  | 0,106525 | | 7378MAX | A | A\_30 |  |  | 0,375612 | 0,116638 | | 7378MAX | A | A\_40 | 0 | 0 | 0,375646 | 0,189672 | | 7378MAX | D | D\_00 | 0 | 0 | 0 | 0,074217 | | 7378MAX | D | D\_00 |  |  |  | 0,05418 | | 7378MAX | D | D\_01 | 0 | 0 | 0 | 0,085464 | | 7378MAX | D | D\_01 |  |  |  | 0,062526 | | 7378MAX | D | D\_05 | 0,00823 | 0,41332 | 0 | 0,101356 | | 7378MAX | D | D\_05 | 0,0079701 | 0,40898 |  | 0,074014 | | A350-941 | A | A\_1\_U | 0 | 0 | 0 | 0,05873 | | A350-941 | A | A\_1\_U |  |  |  | 0,056319 | | A350-941 | A | A\_2\_D | 0 | 0 | 0 | 0,083834 | | A350-941 | A | A\_2\_D |  |  |  | 0,081415 | | A350-941 | A | A\_2\_U | 0 | 0 | 0 | 0,06183 | | A350-941 | A | A\_2\_U |  |  |  | 0,059857 | | A350-941 | A | A\_3\_D | 0 | 0 | 0,219605 | 0,092731 | | A350-941 | A | A\_3\_D |  |  | 0,225785 | 0,092557 | | A350-941 | A | A\_FULL\_D | 0 | 0 | 0,214867 | 0,106381 | | A350-941 | A | A\_FULL\_D |  |  | 0,214862 | 0,106058 | | A350-941 | A | A\_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,049173 | | A350-941 | A | A\_ZERO |  |  |  | 0,048841 | | A350-941 | D | D\_1 | 0 | 0 | 0 | 0,052403 | | A350-941 | D | D\_1\_U |  |  |  | 0,058754 | | A350-941 | D | D\_1+F | 0,00325 | 0,234635 | 0 | 0,06129 | | A350-941 | D | D\_1+F\_D | 0,002722 | 0,233179 |  | 0,098533 | | A350-941 | D | D\_1+F\_U |  |  |  | 0,062824 | | A350-941 | D | D\_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,048142 | | A350-941 | D | D\_ZERO |  |  |  | 0,048126 | | ATR72 | A | 15-A-G |  |  |  | 0,0803 | | ATR72 | A | 33-A-G |  |  | 0,55608 | 0,105 | | ATR72 | A | ZERO-A |  |  |  | 0,09027 | | ATR72 | D | 15 | 0,013155 | 0,538 |  | 0,08142 | | ATR72 | D | INTR |  |  |  | 0,07826 | | ATR72 | D | ZERO |  |  |  | 0,0708 | | F10062 | A | D-42 | 0 | 0 | 0,4731 | 0,1565 | | F10062 | A | INT2 |  |  |  | 0,0904 | | F10062 | A | TO |  |  |  | 0,0683 | | F10062 | A | U-INT |  |  |  | 0,1124 | | F10062 | D | INT2 |  |  |  | 0,0904 | | F10062 | D | TO | 0,0122 | 0,5162 |  | 0,0683 | | F10062 | D | ZERO |  |  |  | 0,0683 | | F10065 | A | D-42 |  |  | 0,4731 | 0,1565 | | F10065 | A | INT2 |  |  |  | 0,0911 | | F10065 | A | TO |  |  |  | 0,0693 | | F10065 | A | U-INT |  |  |  | 0,1129 | | F10065 | D | INT2 |  |  |  | 0,0911 | | F10065 | D | TO | 0,0123 | 0,521 |  | 0,0693 | | F10065 | D | ZERO |  |  |  | 0,0693 | | F28MK2 | A | D-42 |  |  | 0,5334 | 0,1677 | | F28MK2 | A | INT2 |  |  |  | 0,1033 | | F28MK2 | A | U-INTR |  |  |  | 0,1248 | | F28MK2 | A | ZERO |  |  |  | 0,0819 | | F28MK2 | D | 6 | 0,0171 | 0,6027 |  | 0,0793 | | F28MK2 | D | INT2 |  |  |  | 0,1033 | | F28MK2 | D | ZERO |  |  |  | 0,0819 | | F28MK4 | A | D-42 |  |  | 0,5149 | 0,1619 | | F28MK4 | A | INT2 |  |  |  | 0,0971 | | F28MK4 | A | U-INTR |  |  |  | 0,1187 | | F28MK4 | A | ZERO |  |  |  | 0,0755 | | F28MK4 | D | 6 | 0,01515 | 0,5731 |  | 0,0749 | | F28MK4 | D | INT2 |  |  |  | 0,0971 | | F28MK4 | D | ZERO |  |  |  | 0,0755 | | FAL20 | A | D-25 |  |  | 0,804634 | 0,117238 | | FAL20 | A | D-40 |  |  | 0,792624 | 0,136348 | | FAL20 | A | INTR |  |  |  | 0,084391 | | FAL20 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 | | FAL20 | D | 10 | 0,035696 | 0,807797 |  | 0,098781 | | FAL20 | D | INTR |  |  |  | 0,084391 | | FAL20 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 | | GII | A | L-0-U |  |  |  | 0,0751 | | GII | A | L-10-U |  |  |  | 0,0852 | | GII | A | L-20-D |  |  |  | 0,1138 | | GII | A | L-39-D |  |  | 0,5822 | 0,1742 | | GII | D | T-0-U |  |  |  | 0,0814 | | GII | D | T-10-U |  |  |  | 0,0884 | | GII | D | T-20-D | 0,02 | 0,634 |  | 0,1159 | | GIIB | A | L-0-U |  |  |  | 0,0722 | | GIIB | A | L-10-U |  |  |  | 0,0735 | | GIIB | A | L-20-D |  |  |  | 0,1091 | | GIIB | A | L-39-D |  |  | 0,562984 | 0,1509 | | GIIB | D | T-0-U |  |  |  | 0,0738 | | GIIB | D | T-10-U |  |  |  | 0,0729 | | GIIB | D | T-20-D | 0,0162 | 0,583 |  | 0,1063 | | GIV | A | L-0-U |  |  |  | 0,06 | | GIV | A | L-20-D |  |  |  | 0,1063 | | GIV | A | L-39-D |  |  | 0,5805 | 0,1403 | | GIV | D | T-0-U |  |  |  | 0,0586 | | GIV | D | T-10-U |  |  |  | 0,0666 | | GIV | D | T-20-D | 0,0146 | 0,5798 |  | 0,1035 | | GIV | D | T-20-U |  |  |  | 0,0797 | | GV | A | L-0-U |  |  |  | 0,0617 | | GV | A | L-20-D |  |  |  | 0,0974 | | GV | A | L-20-U |  |  |  | 0,0749 | | GV | A | L-39-D |  |  | 0,4908 | 0,1328 | | GV | D | T-0-U |  |  |  | 0,058 | | GV | D | T-10-U |  |  |  | 0,0606 | | GV | D | T-20-D | 0,01178 | 0,516 |  | 0,0953 | | GV | D | T-20-U |  |  |  | 0,0743 | | HS748A | A | D-30 |  |  | 0,45813 | 0,13849 | | HS748A | A | D-INTR |  |  |  | 0,106745 | | HS748A | A | INTR |  |  |  | 0,088176 | | HS748A | A | ZERO |  |  |  | 0,075 | | HS748A | D | INTR |  |  |  | 0,088176 | | HS748A | D | TO | 0,012271 | 0,542574 |  | 0,101351 | | HS748A | D | ZERO |  |  |  | 0,075 | | IA1125 | A | D-40 |  |  | 0,967478 | 0,136393 | | IA1125 | A | D-INTR |  |  |  | 0,118618 | | IA1125 | A | INTR |  |  |  | 0,085422 | | IA1125 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 | | IA1125 | D | 12 | 0,040745 | 0,963488 |  | 0,100843 | | IA1125 | D | INTR |  |  |  | 0,085422 | | IA1125 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 | | L1011 | A | 10 |  |  |  | 0,093396 | | L1011 | A | D-33 |  |  | 0,286984 | 0,137671 | | L1011 | A | D-42 |  |  | 0,256389 | 0,155717 | | L1011 | A | ZERO |  |  |  | 0,06243 | | L1011 | D | 10 | 0,004561 | 0,265314 |  | 0,093396 | | L1011 | D | 22 | 0,004759 | 0,251916 |  | 0,105083 | | L1011 | D | INTR |  |  |  | 0,07959 | | L1011 | D | ZERO |  |  |  | 0,06243 | | L10115 | A | 10 |  |  |  | 0,093396 | | L10115 | A | D-33 |  |  | 0,262728 | 0,140162 | | L10115 | A | D-42 |  |  | 0,256123 | 0,155644 | | L10115 | A | ZERO |  |  |  | 0,06243 | | L10115 | D | 10 | 0,004499 | 0,265314 |  | 0,093396 | | L10115 | D | 22 | 0,004695 | 0,251916 |  | 0,105083 | | L10115 | D | INTR |  |  |  | 0,07959 | | L10115 | D | ZERO |  |  |  | 0,06243 | | L188 | A | D-100 |  |  | 0,436792 | 0,174786 | | L188 | A | D-78-% |  |  | 0,456156 | 0,122326 | | L188 | A | INTR |  |  |  | 0,120987 | | L188 | A | ZERO |  |  |  | 0,082 | | L188 | D | 39-% | 0,009995 | 0,420533 |  | 0,142992 | | L188 | D | 78-% | 0,010265 | 0,404302 |  | 0,159974 | | L188 | D | INTR |  |  |  | 0,120987 | | L188 | D | ZERO |  |  |  | 0,082 | | LEAR25 | A | 10 |  |  |  | 0,09667 | | LEAR25 | A | D-40 |  |  | 1,28239 | 0,176632 | | LEAR25 | A | D-INTR |  |  |  | 0,149986 | | LEAR25 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 | | LEAR25 | D | 10 |  |  |  | 0,09667 | | LEAR25 | D | 20 | 0,082866 | 1,27373 |  | 0,12334 | | LEAR25 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 | | LEAR35 | A | 10 |  |  |  | 0,089112 | | LEAR35 | A | D-40 |  |  | 1,08756 | 0,150688 | | LEAR35 | A | D-INTR |  |  |  | 0,129456 | | LEAR35 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 | | LEAR35 | D | 10 |  |  |  | 0,089112 | | LEAR35 | D | 20 | 0,043803 | 1,05985 |  | 0,108224 | | LEAR35 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 | | MD11GE | D | 10 | 0,003812 | 0,2648 |  | 0,0843 | | MD11GE | D | 15 | 0,003625 | 0,2578 |  | 0,0891 | | MD11GE | D | 20 | 0,003509 | 0,2524 |  | 0,0947 | | MD11GE | D | 25 | 0,003443 | 0,2481 |  | 0,1016 | | MD11GE | D | 0/EXT |  |  |  | 0,0692 | | MD11GE | D | 0/RET |  |  |  | 0,0551 | | MD11GE | D | ZERO |  |  |  | 0,0551 | | MD11PW | D | 10 | 0,003829 | 0,265 |  | 0,08425 | | MD11PW | D | 15 | 0,003675 | 0,2576 |  | 0,08877 | | MD11PW | D | 20 | 0,003545 | 0,2526 |  | 0,09472 | | MD11PW | D | 25 | 0,003494 | 0,2487 |  | 0,1018 | | MD11PW | D | 0/EXT |  |  |  | 0,0691 | | MD11PW | D | 0/RET |  |  |  | 0,05512 | | MD11PW | D | ZERO |  |  |  | 0,05512 | | MD81 | D | 11 | 0,009276 | 0,4247 |  | 0,07719 | | MD81 | D | INT1 |  |  |  | 0,07643 | | MD81 | D | INT2 |  |  |  | 0,06313 | | MD81 | D | INT3 |  |  |  | 0,06156 | | MD81 | D | INT4 |  |  |  | 0,06366 | | MD81 | D | T\_15 | 0,009369 | 0,420798 |  | 0,0857 | | MD81 | D | T\_INT |  |  |  | 0,0701 | | MD81 | D | T\_ZERO |  |  |  | 0,061 | | MD81 | D | ZERO |  |  |  | 0,06761 | | MD82 | D | 11 | 0,009248 | 0,4236 |  | 0,07969 | | MD82 | D | INT1 |  |  |  | 0,07625 | | MD82 | D | INT2 |  |  |  | 0,06337 | | MD82 | D | INT3 |  |  |  | 0,06196 | | MD82 | D | INT4 |  |  |  | 0,0634 | | MD82 | D | T\_15 | 0,009267 | 0,420216 |  | 0,086 | | MD82 | D | T\_INT |  |  |  | 0,065 | | MD82 | D | T\_ZERO |  |  |  | 0,061 | | MD82 | D | ZERO |  |  |  | 0,06643 | | MD83 | D | 11 | 0,009301 | 0,4227 |  | 0,0798 | | MD83 | D | INT1 |  |  |  | 0,07666 | | MD83 | D | INT2 |  |  |  | 0,0664 | | MD83 | D | INT3 |  |  |  | 0,06247 | | MD83 | D | INT4 |  |  |  | 0,06236 | | MD83 | D | T\_15 | 0,009384 | 0,420307 |  | 0,086 | | MD83 | D | T\_INT |  |  |  | 0,0664 | | MD83 | D | T\_ZERO |  |  |  | 0,0611 | | MD83 | D | ZERO |  |  |  | 0,06573 | | MD9025 | A | D-28 |  |  | 0,4118 | 0,1181 | | MD9025 | A | D-40 |  |  | 0,4003 | 0,1412 | | MD9025 | A | U-0 |  |  | 0,4744 | 0,0876 | | MD9025 | D | EXT/06 | 0,010708 | 0,458611 |  | 0,070601 | | MD9025 | D | EXT/11 | 0,009927 | 0,441118 |  | 0,073655 | | MD9025 | D | EXT/18 | 0,009203 | 0,421346 |  | 0,083277 | | MD9025 | D | EXT/24 | 0,008712 | 0,408301 |  | 0,090279 | | MD9025 | D | RET/0 |  |  |  | 0,05186 | | MD9028 | A | D-28 |  |  | 0,4118 | 0,1181 | | MD9028 | A | D-40 |  |  | 0,4003 | 0,1412 | | MD9028 | A | U-0 |  |  | 0,4744 | 0,0876 | | MD9028 | D | EXT/06 | 0,010993 | 0,463088 |  | 0,070248 | | MD9028 | D | EXT/11 | 0,010269 | 0,446501 |  | 0,072708 | | MD9028 | D | EXT/18 | 0,009514 | 0,426673 |  | 0,082666 | | MD9028 | D | EXT/24 | 0,008991 | 0,413409 |  | 0,090018 | | MD9028 | D | RET/0 |  |  |  | 0,05025 | | MU3001 | A | 1 |  |  |  | 0,08188 | | MU3001 | A | D-30 |  |  | 1,07308 | 0,147487 | | MU3001 | A | D-INTR |  |  |  | 0,114684 | | MU3001 | A | ZERO |  |  |  | 0,07 | | MU3001 | D | 1 | 0,065703 | 1,1529 |  | 0,08188 | | MU3001 | D | 10 | 0,055318 | 1,0729 |  | 0,09285 | | MU3001 | D | ZERO |  |  |  | 0,07 | | PA30 | A | 27-A |  |  | 1,316667 | 0,104586 | | PA30 | A | ZERO-A |  |  |  | 0,078131 | | PA30 | D | 15-D | 0,100146 | 1,166667 |  | 0,154071 | | PA30 | D | ZERO-D |  |  |  | 0,067504 | | PA42 | A | 30-DN |  |  | 1,09213 | 0,14679 | | PA42 | A | ZERO-A |  |  |  | 0,087856 | | PA42 | D | ZER-DN | 0,06796 | 1,011055 |  | 0,08088 | | PA42 | D | ZERO |  |  |  | 0,087856 | | PA42 | D | ZERO-C |  |  |  | 0,139096 | | PA42 | D | ZERO-T |  |  |  | 0,07651 | | SD330 | A | D-15 |  |  | 0,746802 | 0,109263 | | SD330 | A | D-35 |  |  | 0,702872 | 0,143475 | | SD330 | A | INTR |  |  |  | 0,106596 | | SD330 | A | ZERO |  |  |  | 0,075 | | SD330 | D | 10 | 0,031762 | 0,727556 |  | 0,138193 | | SD330 | D | INTR |  |  |  | 0,106596 | | SD330 | D | ZERO |  |  |  | 0,075 | | SF340 | A | 5 |  |  |  | 0,105831 | | SF340 | A | D-35 |  |  | 0,75674 | 0,147912 | | SF340 | A | D-INTR |  |  |  | 0,111456 | | SF340 | A | ZERO |  |  |  | 0,075 | | SF340 | D | 5 |  |  |  | 0,105831 | | SF340 | D | 15 | 0,026303 | 0,746174 |  | 0,136662 | | SF340 | D | ZERO |  |  |  | 0,075»∙ | | | | | | | |
|  |  | | (iii) | | με την τροποποίηση του Πίνακα Θ-2 ως ακολούθως: | | | | | | |
|  |  | |  | | (αα) | | | Με την αντικατάσταση των σειρών «737700» και «737800», με τις ακόλουθες σειρές: | | | |
|  |  | |  | |  | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24 | Αεριο-στρόβιλος | 2 | Μεγάλο | Εμπο-ρικό | 154 500 | 129 200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Πτέρυγα | | 737800 | Boeing 737-800 / CFM56-7B26 | Αεριο-στρόβιλος | 2 | Μεγάλο | Εμπο-ρικό | 174 200 | 146 300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Πτέρυγα»∙ | | | | |
|  |  | |  | | (ββ) | | | με την προσθήκη στο τέλος αυτού, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | |
|  |  | |  | |  | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «7378ΜΑ-78MAX | Boeing 737 MAX 8 / CFM Leap1B-27 | Αεριοστρόβιλος | 2 | Μεγάλο | Εμπορικό | 181 200 | 152 800 | 4 965 | 26 400 | 4 | 7378MAX | CNT (lb) | 216 | 103 | Πτέρυγα | | A350-941 | Airbus A350-941 / RR Trent XWB-84 | Αεριοστρόβιλος | 2 | Βαρύ | Εμπορικό | 610 681 | 456 356 | 6 558 | 84 200 | 4 | A350-941 | CNT (lb) | 239 | 139 | Πτέρυγα | | ATR72 | Avions de Transport Regional ATR 72-212A / PW127F | Ελικοστρόβιλος | 2 | Μεγάλο | Εμπορικό | 50 710 | 49 270 | 3 360 | 7 587 | 4 | ATR72 | CNT (lb) | 240 | 140 | Έλικας»∙ | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |
|  | (iv) | | με την προσθήκη στο τέλος του Πίνακα Θ-3, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «737800 | DEFAULT | 1 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_00 | 6 000 | 248,93 | 3 |  |  |  | | 737800 | DEFAULT | 2 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_00 | 3 000 | 249,5 |  |  | 25 437 |  | | 737800 | DEFAULT | 3 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_01 | 3 000 | 187,18 |  |  | 3 671 |  | | 737800 | DEFAULT | 4 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_05 | 3 000 | 174,66 |  |  | 5 209 |  | | 737800 | DEFAULT | 5 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_15 | 3 000 | 151,41 | 3 |  |  |  | | 737800 | DEFAULT | 6 | Κάθοδος | A\_30 | 2 817 | 139,11 | 3 |  |  |  | | 737800 | DEFAULT | 7 | Προσγείωση | A\_30 |  |  |  | 393,8 |  |  | | 737800 | DEFAULT | 8 | Επιβράδυνση | A\_30 |  | 139 |  |  | 3 837,5 | 40 | | 737800 | DEFAULT | 9 | Επιβράδυνση | A\_30 |  | 30 |  |  | 0 | 10 | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_00 | 6 000 | 249,2 | 3 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_00 | 3 000 | 249,7 |  |  | 24 557 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_01 | 3 000 | 188,5 |  |  | 4 678 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_05 | 3 000 | 173,7 |  |  | 4 907 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_15 | 3 000 | 152 | 3 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | Κάθοδος | A\_30 | 2 817 | 139 | 3 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 7 | Προσγείωση | A\_30 |  |  |  | 393,8 |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 8 | Επιβράδυνση | A\_30 |  | 139 |  |  | 3 837,5 | 40 | | 737MAX8 | DEFAULT | 9 | Επιβράδυνση | A\_30 |  | 30 |  |  | 0 | 10 | | A350-941 | DEFAULT1 | 1 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 2 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_ZERO | 3 000 | 250 |  |  | 26 122 |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 3 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 6 397,6 |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 4 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_1\_U | 3 000 | 168,4 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 5 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_2\_D | 2 709 | 161,9 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 6 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_3\_D | 2 494 | 155,2 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 7 | Κάθοδος | A\_FULL\_D | 2 180 | 137,5 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 8 | Κάθοδος | A\_FULL\_D | 50 | 137,5 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 9 | Προσγείωση | A\_FULL\_D |  |  |  | 556,1 |  |  | | A350-941 | DEFAULT1 | 10 | Επιβράδυνση | A\_FULL\_D |  | 137,5 |  |  | 5 004,9 | 10 | | A350-941 | DEFAULT1 | 11 | Επιβράδυνση | A\_FULL\_D |  | 30 |  |  | 0 | 10 | | A350-941 | DEFAULT2 | 1 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 2 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_ZERO | 3 000 | 250 |  |  | 26 122 |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 3 | Επίπεδο | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 20 219,8 |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 4 | Επίπεδο\_Βραδεία λειτουργία | A\_1\_U | 3 000 | 188,6 |  |  | 6 049,9 |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 5 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_1\_U | 3 000 | 168,3 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 6 | Κάθοδος\_Βραδεία λειτουργία | A\_2\_D | 2 709 | 161,8 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 7 | Κάθοδος | A\_FULL\_D | 2 180 | 137,5 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 8 | Κάθοδος | A\_FULL\_D | 50 | 137,5 | 3 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 9 | Προσγείωση | A\_FULL\_D |  |  |  | 556,1 |  |  | | A350-941 | DEFAULT2 | 10 | Επιβράδυνση | A\_FULL\_D |  | 137,5 |  |  | 5 004,9 | 10 | | A350-941 | DEFAULT2 | 11 | Επιβράδυνση | A\_FULL\_D |  | 30 |  |  | 0 | 10 | | ATR72 | DEFAULT | 1 | Κάθοδος | ZERO-A | 6 000 | 238 | 3 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | Επίπεδο\_Επιβράδυνση | ZERO-A | 3 000 | 238 |  |  | 17 085 |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | Επίπεδο\_Επιβράδυνση | 15-A-G | 3 000 | 158,3 |  |  | 3 236 |  | | ATR72 | DEFAULT | 4 | Επίπεδο | 15-A-G | 3 000 | 139 |  |  | 3 521 |  | | ATR72 | DEFAULT | 5 | Επίπεδο | 33-A-G | 3 000 | 139 |  |  | 3 522 |  | | ATR72 | DEFAULT | 6 | Κάθοδος\_Επιβράδυνση | 33-A-G | 3 000 | 139 | 3 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 7 | Κάθοδος | 33-A-G | 2 802 | 117,1 | 3 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 8 | Κάθοδος | 33-A-G | 50 | 117,1 | 3 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 9 | Προσγείωση | 33-A-G |  |  |  | 50 |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 10 | Επιβράδυνση | 33-A-G |  | 114,2 |  |  | 1 218 | 75,9 | | ATR72 | DEFAULT | 11 | Επιβράδυνση | 33-A-G |  | 30 |  |  | 0 | 5,7»∙ | | | | | | | | | |
|  | (v) | | με την προσθήκη στο τέλος του Πίνακα Θ-4 (Μέρος 1), των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «737MAX8 | DEFAULT | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 336 | 174 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 799 | 205 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 681 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 284 | 176 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 651 | 208 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 619 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 229 | 177 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 510 | 210 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 544 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 144 | 181 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 268 | 213 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 414 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 032 | 184 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 150 | 217 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 292 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 001 | 185 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 120 | 219 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 263 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 951 | 188 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 058 | 221 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 196 | 250 |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | DEFAULT | M | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 300 | 174 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 667 | 205 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 2 370 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 1 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 243 | 174 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 524 | 207 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 2 190 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 2 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 190 | 176 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 331 | 210 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 2 131 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 3 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 1 098 | 180 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 221 | 211 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 883 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 4 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 988 | 183 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 101 | 216 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 730 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 5 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 964 | 185 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 073 | 217 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 588 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | 6 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_05 |  | 911 | 187 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_01 |  | 1 012 | 220 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 163 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_A | M | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 734 | 178 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 2 595 | 205 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 671 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 1 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 682 | 179 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 2 477 | 208 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 610 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 2 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 616 | 180 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 2 280 | 210 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 545 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 3 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 509 | 184 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 2 103 | 214 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 589 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 4 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 388 | 188 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 1 753 | 220 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 295 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 5 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 345 | 188 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 1 634 | 220 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 262 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | 6 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 |  |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_05 | 1 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_01 |  | 1 287 | 191 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_00 |  | 1 426 | 225 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 3 000 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 |  | 1 196 | 250 |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 5 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 7 500 |  |  |  | | 737MAX8 | ICAO\_B | M | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_00 | 10 000 »∙ |  |  |  | | | | | | | | | |
|  | (vi) | | με την προσθήκη στο τέλος του Πίνακα Θ-4(Μέρος 2), των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 323,2 | 171 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 353,1 | 189,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 514,1 | 213,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 673,8 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 265,7 | 173,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 315,1 | 191,2 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 466,2 | 214,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 619,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 214,3 | 175,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 276,7 | 193 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 418,4 | 215,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 565 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 138,4 | 180,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 212,8 | 196,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 340,5 | 217 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 476,4 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 066,3 | 185,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 139,9 | 200,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 252,3 | 219,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 374,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 994,4 | 191,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 064,9 | 204,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 165,9 | 222,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 275,1 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 927 | 197,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 994,4 | 209,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 085,3 | 225,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 181 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 862,4 | 204,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 927,4 | 214,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 009,2 | 229,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 091,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 823,3 | 208,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 886,5 | 218,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 963,5 | 232 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,9 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 »∙ |  |  |  | | | | | | | | | |
|  | (vii) | | με την προσθήκη στο τέλος του Πίνακα Θ-4 (Μέρος 3), των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 | | A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 323,2 | 171 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 353,1 | 189,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 514,1 | 213,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 673,8 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 265,7 | 173,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 315,1 | 191,2 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 466,2 | 214,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 619,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 214,3 | 175,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 276,7 | 193 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 418,4 | 215,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 565 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 138,4 | 180,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 212,8 | 196,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 340,5 | 217 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 476,4 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 4 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 1 066,3 | 185,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 139,9 | 200,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 252,3 | 219,5 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 374,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 5 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 994,4 | 191,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 1 064,9 | 204,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 165,9 | 222,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 275,1 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 6 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 927 | 197,8 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 994,4 | 209,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 085,3 | 225,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 181 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 7 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 862,4 | 204,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 927,4 | 214,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 009,2 | 229,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 091,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | 8 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 500 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 3 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_A | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1+F\_U |  | 823,3 | 208,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 5 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_1\_U |  | 886,5 | 218,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 963,5 | 232 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 7 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,9 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_A | M | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 726,5 | 170,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 862,6 | 197,2 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 658 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 699,9 | 173,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 812,6 | 198,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 604,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 662,2 | 175,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 762,3 | 200,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 551,6 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 586,1 | 179,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 679,8 | 202,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 465,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 4 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 491,7 | 185,3 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 586,9 | 206,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 365,5 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 5 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 399,5 | 191,1 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 494,1 | 210,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 268,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 6 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 314 | 197 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 407,1 | 214,7 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 176,3 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 7 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 233,3 | 203,4 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 325,3 | 219,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 089,2 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | 8 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_D |  |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U | 1 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1+F\_U |  | 1 185,1 | 207,6 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση απογείωσης | D\_1\_U |  | 1 275,6 | 222,9 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 3 000 |  |  |  | | A350-941 | ICAO\_B | M | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO |  | 1 036,7 | 250 | 60 | | A350-941 | ICAO\_B | M | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | D\_ZERO | 10 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 |  |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 | 1 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | INTR |  | 885 | 133,3 | 39,1 | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 1 040 | 142,4 | 35,6 | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 3 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 964 | 168,3 | 38,9 | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 5 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 7 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 1 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 10 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 |  |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 | 1 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | INTR |  | 900 | 138 | 31,7 | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 995 | 147,3 | 32,2 | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 3 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 962 | 168,3 | 32,1 | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 5 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 7 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 2 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 10 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 1 | Απογείωση | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 |  |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 2 | Άνοδος | Μέγιστη ώση απογείωσης | 15 | 1 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 3 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | INTR |  | 890 | 139,8 | 24,5 | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 4 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 942 | 149,2 | 27,9 | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 5 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 3 000 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 6 | Επιτάχυνση | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO |  | 907 | 168,3 | 27,8 | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 7 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 5 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 8 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 7 500 |  |  |  | | ATR72 | DEFAULT | 3 | 9 | Άνοδος | Μέγιστη ώση ανόδου | ZERO | 10 000 »∙ |  |  |  | | | | | | | | | |
|  | (viii) | | με την προσθήκη στο τέλος του Πίνακα Θ-6, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  |  | | |  |  |  | | --- | --- | --- | | «7378MAX | 1 | 140 000 | | 7378MAX | 2 | 144 600 | | 7378MAX | 3 | 149 600 | | 7378MAX | 4 | 159 300 | | 7378MAX | 5 | 171 300 | | 7378MAX | 6 | 174 500 | | 7378MAX | M | 181 200 | | A350-941 | 1 | 421 680 | | A350-941 | 2 | 433 189 | | A350-941 | 3 | 445 270 | | A350-941 | 4 | 466 326 | | A350-941 | 5 | 493 412 | | A350-941 | 6 | 522 377 | | A350-941 | 7 | 552 871 | | A350-941 | 8 | 585 147 | | A350-941 | M | 606 271 | | ATR72 | 1 | 44 750 | | ATR72 | 2 | 47 620 | | ATR72 | 3 | 50 710 »∙ | | | | | | | | | |
|  | (ix) | | με την προσθήκη στον Πίνακα Θ-7, αμέσως μετά τη σειρά «737800 …. Ανώτατη θερμοκρασία μέγιστης ώσης απογείωσης … 30 143,2 … -29,773 -0,029 0 -145,2» αυτού, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «737800 | Ώση βραδείας λειτουργίας κατά την προσέγγιση | 649,0 | -3,3 | 0,0118 | 0 | 0 |  |  |  |  | | 7378MAX | Ώση βραδείας λειτουργίας κατά την προσέγγιση | 1 046 | -4,6 | 0,0147 | 0 | 0 |  |  |  |  | | 7378MAX | Μέγιστη ώση ανόδου | 21 736 | -28,6 | 0,3333 | -3,28E-06 | 0 |  |  |  |  | | 7378MAX | Ανώτατη θερμοκρασία μέγιστης ώσης ανόδου | 23 323 | -15,1 | -0,09821 | 6,40E-06 | -142,0575 |  |  |  |  | | 7378MAX | Μέγιστη ώση απογείωσης | 26 375 | -32,3 | 0,07827 | 8,81E-07 | 0 |  |  |  |  | | 7378MAX | Ανώτατη θερμοκρασία μέγιστης ώσης απογείωσης | 30 839 | -27,1 | -0,06346 | -8,23E-06 | -183,1101 |  |  |  |  | | A350-941 | Ώση βραδείας λειτουργίας κατά την προσέγγιση | 5 473,2 | -24,305716 | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 |  |  |  |  | | A350-941 | Ανώτατη θερμοκρασία ώσης βραδείας λειτουργίας κατά την προσέγγιση | 5 473,2 | -24,305716 | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 |  |  |  |  | | A350-941 | Μέγιστη ώση ανόδου | 67 210,9 | -82,703367 | 1,18939 | -0,000012074 | 0 |  |  |  |  | | A350-941 | Ανώτατη θερμοκρασία μέγιστης ώσης ανόδου | 76854, 6 | -75,672429 | 0 | 0 | -466 |  |  |  |  | | A350-941 | Μέγιστη ώση απογείωσης | 84 912,8 | -101,986997 | 0,940876 | -8,31E-06 | 0 |  |  |  |  | | A350-941 | Ανώτατη θερμοκρασία μέγιστης ώσης απογείωσης | 96 170,0 | -101,339623 | 0 | 0 | -394 |  |  |  |  | | ATR72 | Μέγιστη ώση ανόδου | 5 635,2 | -9,5 | 0,01127 | 0,00000027 | 0 |  |  |  |  | | ATR72 | Μέγιστη ώση απογείωσης | 7 583,5 | -20,3 | 0,137399 | -0,00000604 | 0»∙ |  |  |  |  | | | | | | | | | | | |
|  | (x) | | με την προσθήκη, στο τέλος του Πίνακα Θ-9, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | | | | |
|  | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «7378MAX | LAmax | A | 3 000 | 90,4 | 83,4 | 78,7 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,7 | | 7378MAX | LAmax | A | 4 000 | 90,5 | 83,4 | 78,8 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,6 | 43,5 | 36,4 | 29,6 | | 7378MAX | LAmax | A | 5 000 | 90,7 | 83,7 | 79 | 74,1 | 66,1 | 57,2 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,6 | | 7378MAX | LAmax | A | 6 000 | 91 | 84 | 79,4 | 74,4 | 66,5 | 57,6 | 51 | 43,9 | 36,7 | 29,9 | | 7378MAX | LAmax | A | 7 000 | 91,5 | 84,4 | 79,8 | 74,8 | 66,9 | 58 | 51,5 | 44,3 | 37,1 | 30,2 | | 7378MAX | LAmax | D | 10 000 | 92,4 | 85,8 | 81,4 | 76,6 | 68,9 | 60,2 | 53,9 | 46,8 | 39,7 | 33 | | 7378MAX | LAmax | D | 13 000 | 94,2 | 87,7 | 83,2 | 78,4 | 70,7 | 62 | 55,6 | 48,5 | 41,4 | 34,6 | | 7378MAX | LAmax | D | 16 000 | 96 | 89,4 | 84,9 | 80,1 | 72,4 | 63,7 | 57,3 | 50,3 | 43,2 | 36,5 | | 7378MAX | LAmax | D | 19 000 | 97,6 | 91 | 86,5 | 81,8 | 74 | 65,3 | 59 | 52,1 | 45,1 | 38,4 | | 7378MAX | LAmax | D | 22 000 | 99,2 | 92,6 | 88,1 | 83,4 | 75,6 | 67 | 60,8 | 54 | 47,1 | 40,5 | | 7378MAX | LAmax | D | 24 500 | 100,6 | 94 | 89,5 | 84,8 | 77 | 68,5 | 62,4 | 55,7 | 48,9 | 42,5 | | 7378MAX | SEL | A | 3 000 | 92,6 | 88,4 | 85,6 | 82,4 | 77,2 | 70,9 | 66,1 | 60,8 | 55,4 | 50,2 | | 7378MAX | SEL | A | 4 000 | 92,7 | 88,6 | 85,8 | 82,6 | 77,3 | 71 | 66,2 | 60,9 | 55,5 | 50,4 | | 7378MAX | SEL | A | 5 000 | 93 | 88,9 | 86,1 | 82,9 | 77,6 | 71,3 | 66,5 | 61,1 | 55,7 | 50,6 | | 7378MAX | SEL | A | 6 000 | 93,3 | 89,3 | 86,4 | 83,2 | 77,9 | 71,6 | 66,8 | 61,4 | 56 | 50,8 | | 7378MAX | SEL | A | 7 000 | 93,7 | 89,6 | 86,8 | 83,6 | 78,3 | 72 | 67,1 | 61,8 | 56,3 | 51,1 | | 7378MAX | SEL | D | 10 000 | 94,3 | 90,4 | 87,6 | 84,5 | 79,1 | 72,9 | 68,3 | 63,2 | 58 | 53,1 | | 7378MAX | SEL | D | 13 000 | 96,1 | 92,2 | 89,4 | 86,3 | 80,8 | 74,5 | 69,9 | 64,8 | 59,6 | 54,8 | | 7378MAX | SEL | D | 16 000 | 97,6 | 93,7 | 90,9 | 87,8 | 82,5 | 76,3 | 71,7 | 66,7 | 61,6 | 56,9 | | 7378MAX | SEL | D | 19 000 | 98,8 | 95 | 92,3 | 89,3 | 84 | 78 | 73,6 | 68,7 | 63,8 | 59,1 | | 7378MAX | SEL | D | 22 000 | 100 | 96,2 | 93,6 | 90,6 | 85,6 | 79,8 | 75,5 | 70,8 | 66,1 | 61,7 | | 7378MAX | SEL | D | 24 500 | 100,9 | 97,2 | 94,6 | 91,7 | 86,9 | 81,4 | 77,4 | 72,8 | 68,3 | 64,1 | | A350-941 | LAmax | A | 1 000 | 91,21 | 84,42 | 79,83 | 74,97 | 67,15 | 58,68 | 52,65 | 46,06 | 38,92 | 31,73 | | A350-941 | LAmax | A | 10 000 | 92,16 | 85,43 | 80,83 | 75,99 | 68,31 | 59,92 | 53,97 | 47,34 | 40,08 | 32,68 | | A350-941 | LAmax | A | 17 000 | 94,76 | 87,92 | 83,18 | 78,16 | 70,23 | 61,75 | 55,72 | 49,06 | 41,55 | 33,91 | | A350-941 | LAmax | D | 25 000 | 92,83 | 85,22 | 80,6 | 75,75 | 68,22 | 60 | 54,03 | 47,27 | 39,73 | 31,65 | | A350-941 | LAmax | D | 35 000 | 95,16 | 88,13 | 83,33 | 78,27 | 70,38 | 61,9 | 55,87 | 49,15 | 41,66 | 33,82 | | A350-941 | LAmax | D | 50 000 | 99,67 | 92,61 | 87,75 | 82,5 | 74,45 | 66,01 | 60 | 53,34 | 45,7 | 37,42 | | A350-941 | LAmax | D | 70 000 | 103,74 | 96,78 | 91,98 | 86,87 | 78,8 | 70,01 | 63,7 | 56,71 | 48,8 | 40,63 | | A350-941 | SEL | A | 1 000 | 94,18 | 89,98 | 86,96 | 83,74 | 78,42 | 72,25 | 67,64 | 62,45 | 56,7 | 50,92 | | A350-941 | SEL | A | 10 000 | 95,52 | 91,32 | 88,29 | 85,06 | 79,78 | 73,75 | 69,24 | 64,17 | 58,36 | 52,34 | | A350-941 | SEL | A | 17 000 | 97,74 | 93,39 | 90,3 | 87,01 | 81,68 | 75,62 | 71,18 | 66,09 | 60,23 | 54 | | A350-941 | SEL | D | 25 000 | 95,67 | 90,95 | 87,67 | 84,23 | 78,73 | 72,73 | 68,33 | 63,24 | 57,19 | 50,52 | | A350-941 | SEL | D | 35 000 | 97,28 | 92,81 | 89,7 | 86,39 | 81,04 | 75,18 | 70,92 | 65,83 | 59,85 | 53,36 | | A350-941 | SEL | D | 50 000 | 100,98 | 96,76 | 93,79 | 90,43 | 85,11 | 79,2 | 74,81 | 69,77 | 63,84 | 57,37 | | A350-941 | SEL | D | 70 000 | 104,66 | 100,74 | 97,82 | 94,68 | 89,49 | 83,56 | 79,09 | 73,94 | 67,84 | 61,27 | | ATR72 | LAmax | A | 890 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 | | ATR72 | LAmax | A | 900 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 | | ATR72 | LAmax | A | 1 250 | 86,7 | 79,5 | 74,5 | 69,3 | 61,2 | 52,6 | 46,6 | 40 | 32,6 | 24,8 | | ATR72 | LAmax | A | 1 600 | 87,5 | 80,2 | 75,1 | 69,9 | 61,9 | 53,4 | 47,4 | 40,8 | 33,4 | 25,7 | | ATR72 | LAmax | D | 3 000 | 87,7 | 81,1 | 76,7 | 71,9 | 64,4 | 56,7 | 50,9 | 44,1 | 37,2 | 29,9 | | ATR72 | LAmax | D | 3 600 | 89,4 | 82,8 | 78,6 | 73,9 | 66,3 | 58 | 52,2 | 45,5 | 38,8 | 31,5 | | ATR72 | LAmax | D | 4 200 | 91,1 | 84,5 | 80,6 | 75,9 | 68,2 | 59,8 | 53,9 | 47,1 | 40,2 | 32,9 | | ATR72 | LAmax | D | 4 800 | 92,8 | 86,3 | 82,5 | 77,9 | 70,1 | 62,1 | 56 | 48,8 | 41,5 | 33,8 | | ATR72 | LAmax | D | 4 900 | 94,6 | 88,2 | 84 | 79,7 | 72,9 | 65,7 | 60,8 | 55,3 | 50 | 43,9 | | ATR72 | LAmax | D | 5 300 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 | | ATR72 | LAmax | D | 5 310 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 | | ATR72 | SEL | A | 890 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 | | ATR72 | SEL | A | 900 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 | | ATR72 | SEL | A | 1 250 | 89,4 | 84,7 | 81,5 | 78,1 | 72,8 | 66,8 | 62,5 | 57,6 | 51,8 | 45,6 | | ATR72 | SEL | A | 1 600 | 89,7 | 85,1 | 81,8 | 78,4 | 73,1 | 67,3 | 63 | 58,1 | 52,4 | 46,2 | | ATR72 | SEL | D | 3 000 | 88,9 | 84,8 | 82 | 79 | 74,3 | 68,9 | 64,9 | 60 | 54,6 | 48,6 | | ATR72 | SEL | D | 3 600 | 90 | 85,9 | 83,2 | 80,3 | 75,5 | 70,3 | 66,4 | 61,6 | 56,4 | 50,5 | | ATR72 | SEL | D | 4 200 | 91,1 | 87,1 | 84,4 | 81,6 | 77 | 71,9 | 67,9 | 63 | 57,8 | 51,9 | | ATR72 | SEL | D | 4 800 | 92,2 | 88,2 | 85,6 | 82,9 | 78,8 | 73,8 | 69,6 | 64,4 | 58,8 | 52,7 | | ATR72 | SEL | D | 4 900 | 92,9 | 89,4 | 86,9 | 84,3 | 80,3 | 75,9 | 72,9 | 69,3 | 65,5 | 61,3 | | ATR72 | SEL | D | 5 300 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 | | ATR72 | SEL | D | 5 310 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6»∙ | | | | | | | | | | | |
|  | (xi) | | με την τροποποίηση του Πίνακα Θ-10 ως ακολούθως: | | | | | | | | |
|  |  | | (αα) | | | με την προσθήκη αμέσως μετά τη σειρά «138», των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | |
|  |  | |  | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «139 | Αναχώ-ρηση | 2-κινητήρες στροβιλοανεμιστήρες ροής υψηλής παρέκκλισης | 71,4 | 67,4 | 59,1 | 69,3 | 75,3 | 76,7 | 72,6 | 69,3 | 76,4 | 71,2 | 71,8 | | 140 | Αναχώ-ρηση | 2-ελικοστροβιλο-κινητήρες | 63,5 | 62,8 | 71,0 | 87,4 | 78,5 | 76,8 | 74,6 | 77,4 | 79,8 | 74,3 | 75,4»∙ και | | | | | | |
|  |  | | (ββ) | | | με την προσθήκη στο τέλος αυτού, των ακόλουθων νέων σειρών: | | | | | |
|  |  | |  | | | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | «239 | Προσέγ-γιση | 2-κινητήρες στροβιλοανεμιστήρες ροής υψηλής παρέκκλισης | 71,0 | 65,0 | 60,7 | 70,7 | 74,8 | 76,5 | 73,2 | 71,8 | 75,9 | 73,0 | 71,1 | | 240 | Προσέγ-γιση | 2-ελικοστροβιλο-κινητήρες | 65,9 | 68,0 | 66,9 | 80,0 | 77,1 | 78,5 | 73,9 | 75,6 | 77,7 | 73,6 | 73,3». | | | | | | |
|  |  | |  | | | | | | | | |

Αρ. Φακ.: 23.01.063.046-2022

ΑΦ/ΑΒ/ΜΑΧ